

Séance de la soirée du 16 mars 2010

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS :           M. FRANÇOIS LAFOND, président  
  M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE LA VOIE  
DE CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA - ROUTE 117**

**DEUXIÈME PARTIE**

VOLUME 1

Séance tenue le 16 mars 2010 à 19 h  
Centre de congrès de l'Hôtel Gouverneur  
41, 6e rue  
Rouyn-Noranda

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DU 16 MARS 2010

<b>MOT DU PRÉSIDENT</b> .....	1
<b>LE PRÉSIDENT:</b> .....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

COMITÉ DE CITOYENS POUR UNE ALTERNATIVE À LA VOIE DE CONTOURNEMENT, MM. PIERRE LAPOINTE et ÉRIC ARPIN .....	3
Mme FRANCINE ST-PIERRE .....	17
M. GHISLAIN GIRARD .....	24
M. JEAN-MARIE LETENDRE.....	28
M. JEAN ARSENAULT .....	39
M. GUY LEMIRE .....	41
SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL DU CENTRE-VILLE DE ROUYN-NORAND, M. DENIS BUREAU.....	44

### PAUSE

VILLE DE ROUYN-NORANDA, M. MARIO PROVENCHER, MAIRE, et M. PIERRE MONFETTE, DIRECTEUR DU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE .....	50
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE ROUYN-NORANDA, M. JEAN-CLAUDE LORANGER, PRÉSIDENT et Mme JULIE BOUCHARD, VICE-PRÉSIDENTE EXÉCUTIVE .....	63
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS D'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, M. DANIEL RANCOURT et Mme MÉLANIE CORRIVEAU.....	76
LAMOTHE, DIVISION DE SINTRA INC. M. ALAIN BÉLISLE, DIRECTEUR DES OPÉRATIONS .....	83
M. DANIK LAPORTE .....	92
M. .CLAUDE DESCHÊNES.....	94
 <b>DISCOURS DE FERMETURE</b> .....	 99

### AJOURNEMENT

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de construction de la voie de contournement de Rouyn-Noranda – route 117* par le ministère des Transports.

10 Je me présente, François Lafond et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Pour ce faire, je suis accompagné de Louis Déry qui agit à titre de commissaire.

15 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête : avec nous, madame Édith Bourque, analyste; sont absents, madame Julie Crochetière et monsieur Guy Fortin, analystes; la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Renée Poliquin; et la responsable des relations avec les citoyens et des communications avec la presse, madame Julie Olivier, et madame Marie Anctil, agente de secrétariat.

20 La commission est également assistée d'une équipe du Centre des services partagés du Québec, composée de monsieur Daniel Moisan, responsable de l'organisation technique et de la logistique de cette audience publique et de monsieur Richard Grenier, responsable de la sonorisation. Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale, sténographe officielle.

25 Les transcriptions des séances de cette deuxième partie de l'audience publique seront accessibles environ une semaine après la fin de cette deuxième partie de l'audience publique dans les centres de consultation et de documentation, dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

30 Nous avons tenu, les 9 et 10 février dernier, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Nous abordons la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet. Le déroulement de la séance est le suivant :

40 Nous demandons aux personnes qui sont inscrites pour présenter un mémoire de se présenter à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser madame Bourque de leur présence, afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire. Le temps alloué pour chaque présentation est d'environ 15 minutes. La commission d'enquête échangera avec les présentateurs des mémoires afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

45 Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue  
verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes  
seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de 10 minutes pour leur  
présentation.

50 Au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-  
ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance  
publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet. Une seule séance  
aura lieu au cours de cette deuxième partie de l'audience publique; 10 présentations sont prévues  
à l'horaire de la soirée.

55 Nous aimerions vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein tel que nous  
l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non  
respectueux ne sera accepté au cours de l'audience, ni aucune manifestation d'approbation ou de  
désapprobation.

60 Nous vous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous  
avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa  
présentation. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les  
opinions émises par les autres. Il ne s'agit pas de débattre des positions exprimées, mais bien de  
corriger des données erronées. Il peut s'agir, par exemple, de statistiques, de chiffres, de durée ou  
65 de tout autre donnée ou événement précis. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut  
contenir 325 personnes alors que le permis d'exploitation indique que le maximum de personnes  
pouvant y être admises est de 250, on peut alors rectifier ce fait.

70 Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la  
salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées, à la fin de cette séance, à intervenir. Leurs  
propos devront être brefs et factuels. Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de  
la semaine suivant cette deuxième partie d'audience.

75 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son  
enquête. Le cas échéant, les questions de la commission et les réponses obtenues seront  
déposées dans le centre de consultation ouvert en région, ainsi que dans les centres de  
documentation et dans le site Web du BAPE.

80 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention de la ministre du  
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état de vos  
préoccupations et de vos opinions, ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission  
concernant le projet à l'étude. Le rapport sera remis à la ministre au plus tard le 8 juin 2010. Par la  
suite, la ministre disposera de 60 jours pour le rendre public. Parallèlement à cette partie publique,  
le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède à sa propre  
85 analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que la ministre fera ses  
recommandations au Conseil des ministres; la décision d'autoriser ou non le projet, et selon  
quelles conditions, appartient au Conseil des ministres.

90 Les documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions sont et seront  
est régulièrement mise à jour. L'adresse des centres est disponible à l'arrière de la salle. Dans les  
prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission d'enquête sera  
rendue publique et accessible à la consultation publique.

95 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est  
muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un  
questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous  
servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet à  
l'arrière de la salle et de le remettre à madame Bourque avant de quitter. Votre opinion à l'égard de  
100 nos services est essentielle pour nous. Je vous remercie à l'avance de prendre le temps  
nécessaire pour répondre à ce questionnaire.

Débutons avec le premier intervenant de la soirée et c'est le Comité des citoyens pour une  
alternative à la voie de contournement, monsieur Pierre Lapointe et monsieur Éric Arpin. Bonsoir,  
105 Messieurs!

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Bonsoir!

110 **M. ÉRIC ARPIN :**

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

115 Étant donné que nous n'avons pas de sténotypiste, évidemment, et que si l'un d'entre  
vous prend la parole, ce serait drôlement important que vous mentionniez votre nom à chaque fois  
pour qu'elle puisse le connaître lorsqu'elle fera les transcriptions.

120 **M. PIERRE LAPOINTE :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

125 Merci. On vous écoute, Messieurs.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

130 Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur le commissaire. Mon nom est Pierre Lapointe, je  
suis membre du Comité, vous l'avez dit tantôt, pour un tracé alternatif à la voie de contournement

135 de Rouyn-Noranda. Je suis accompagné de monsieur Éric Arpin, qui est membre aussi de ce Comité. D'autres personnes membres du Comité sont à l'arrière, ici, dans la salle, je vais les nommer tantôt. Notre mémoire s'intitule : *Pour un tracé alternatif à la voie de contournement de Rouyn-Noranda*. Je vais d'abord faire la présentation du Comité.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

140 **Début de la phrase à la page 1 : « Monsieur le président, les citoyens... »**

**Fin de la phrase à la page 4 : « (...) pendant et après les travaux. »**

Je laisse la place maintenant, la lecture à Éric, à monsieur Éric Arpin.

145 **M. ÉRIC ARPIN :**

Donc, la prochaine partie va traiter des répercussions après la mise en service de la voie de contournement, au niveau de la pollution sonore.

**(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)**

150 **Début de la phrase à la page 4 : « Un des facteurs les plus perturbants... »**

**Fin de la phrase à la page 8 « (...) sur le taux de pollution atmosphérique. »**

155 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Je vais continuer, Pierre Lapointe.

**(L'INTERVENANT POURSUIT ET TERMINE LA LECTURE DU MÉMOIRE)**

160 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Messieurs. Vous vous doutez qu'on a quand même quelques questions pour vous.

165 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Est-ce qu'il sera possible qu'au besoin d'autres membres aussi puissent répondre?

**LE PRÉSIDENT :**

170 Oui, il n'y aura pas de problème. Il s'agira seulement que l'un d'entre vous se lève pour lui céder la place, et cette personne-là devra, évidemment, se nommer.

175 Il est mentionné dans votre mémoire que durant la construction, le MTQ aura à procéder à l'extraction de toute verdure dans la largeur des emprises. Ce faisant « les résidants hériteront d'une vue plutôt pitoyable à partir de leur résidence ». Donc, c'est ce qui est écrit dans votre mémoire. Selon vous, qu'est-ce qui devrait être fait par le promoteur pour remédier à cette situation?

180 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Je pense que la solution, en tout cas, nous, la solution qu'on préconise c'est que le tracé ne soit pas fait là où il est prévu. À partir de ce moment-là, si c'est fait plus loin, si c'est fait beaucoup plus à l'est, ce problème-là disparaît d'une certaine manière, puisque nous ne verrons plus la voie de contournement si elle est faite beaucoup plus à l'est. Pour nous, c'est la solution.

185 **LE PRÉSIDENT :**

190 C'est la solution. Mais dans l'éventualité où il n'y aurait pas de déplacement à l'est, il n'y a pas d'autres solutions qui pourraient vous accommoder et faire en sorte que... je ne sais pas, moi, ça peut être n'importe quoi, là, mais... non? D'accord.

Que pensez-vous de l'engagement du MTQ de déplacer les pistes des véhicules hors route du côté est de la voie de contournement?

195 **M. PIERRE LAPOINTE :**

On parle ici, à ce moment-là vous parlez de VTT, motoneiges, et cetera?

200 **LE PRÉSIDENT :**

VTT, motoneiges, oui.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

205 Bien, ils vont être déplacés de l'autre côté vers l'est, donc de l'autre côté de la voie de contournement. Bien ça, écoutez, nous, ça ne vient pas nous toucher particulièrement, les résidants du quartier, je pense. Je ne sais pas si je me trompe, là, par rapport à l'opinion des autres membres du Comité, mais je pense que le fait que ce soit de l'autre côté ou de ce côté-ci, ça change peu de choses pour nous. De toute façon, nous, on n'aura pas accès au boisé de toute manière, dans la façon dont le projet est prévu. Alors, qu'ils passent de l'autre côté ou qu'ils passent de ce côté-ci, pour nous ça change peu de chose.

210 **LE PRÉSIDENT :**

215 Même en termes de bruit?

**M. PIERRE LAPOINTE :**

220 En termes de bruit, c'est sûr que s'ils passent de ce côté-ci, le bruit va être encore plus grand, mais s'ils passent un peu de l'autre côté, le bruit va être encore là pareil. Mais ça, de toute façon, on vit avec la voie. On vit avec la piste de motoneiges depuis plusieurs années de l'autre côté, et ce n'est pas ce qui est le plus bruyant. Il ne passe pas 3 500 motoneiges par jour actuellement sur cette voie-là. Il passe quelques motoneiges dans une journée, et c'est pas ça qui vient vraiment déranger la quiétude du quartier.

225 **M. ÉRIC ARPIN :**

Puis j'aimerais juste rajouter quelque chose aussi. J'aimerais rajouter que...

230 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, un instant. Veuillez vous nommer s'il vous plaît.

235 **M. ÉRIC ARPIN :**

Oui, Éric Arpin. Peut-être que j'aimerais rajouter quelque chose à ce qu'il vient de dire. C'est que, pour moi, de mettre, si on veut, une voie pour les VTT puis les motoneiges à l'est ou à l'ouest du tracé de la voie de contournement aura peu d'impact, finalement, sur le niveau du bruit, parce que la voie de contournement comme telle c'est pas un écran de bruit. Qu'on la déplace à 240 25 pieds plus loin ou 25 pieds à l'est ou 25 à l'ouest, c'est pas un écran de bruit, la voie de contournement. Donc, je pense qu'il y aura vraiment peu de répercussions au niveau du bruit par rapport à ça.

245 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger, avez-vous des questions?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

250 J'aimerais peut-être revenir sur la question du tracé à l'est. Parce que, bon, c'est sûr que votre mémoire, vous parlez d'un tracé à l'est, il y a plusieurs options, plusieurs alternatives qu'on a vues, plus ou moins vues, dépendant des cas. On a vu, entre autres, par exemple, déplacer légèrement à l'est vers le lac Rouyn. Dans l'étude d'impact, dans un document de réponse, on montre des tracés qui sont entre le lac – c'est-à-dire on montre un tracé entre le lac Rouyn et le lac 255 Routier, si je ne me trompe pas, puis deux autres tracés encore plus à l'est...

**M. PIERRE LAPOINTE :**

260 O.K., oui. Encore plus à l'est, oui.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Quand vous parlez du tracé à l'est, vous parlez de quoi exactement? Est-ce que ce sont ces tracés-là qui sont beaucoup plus éloignés?

265

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui. Oui, effectivement.

270

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est-à-dire à l'est du lac Rouyn?

**M. PIERRE LAPOINTE :**

275

Idéalement, nous, c'est ça qu'on aurait souhaité. C'est que le tracé soit carrément à l'est du lac Rouyn. Et à ce moment-là, on vient enlever toutes les contraintes. On vient lever toutes les contraintes qui pèsent sur le quartier en le déplacement aussi loin que ça. Puis à ce moment-là, il n'y a pas de riverains dans ce coin-là ou pratiquement pas. Il y a beaucoup moins de monde qui sont touchés.

280

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis quand vous dites : si ce n'est pas faisable, de le déplacer encore plus à l'est?

285

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui.

290

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, là, on reste toujours quand même entre le quartier, si on veut, et le lac Rouyn, mais plus près du Lac.

295

**M. PIERRE LAPOINTE :**

C'est ça, effectivement. L'autre option qu'on avait envisagée à un moment donné, on en avait parlé avec le ministère des Transports, c'était de déplacer à ce moment-là le tracé d'au moins 300 mètres de plus vers l'est.

300

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça correspond un peu à ce qui a été présenté. Je ne sais pas si vous étiez là quand...

305 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui. Oui.

310 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, c'est ce tracé-là dont vous parlez?

**M. PIERRE LAPOINTE :**

315 Oui. Tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

320 Mais idéalement, vous, ce que vous voulez, c'est à l'est du lac Rouyn, mais si c'est pas possible, de faire un effort pour aller le déplacer encore plus à l'est vers le lac Rouyn.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

325 Oui. Idéalement, c'est le plus loin possible.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais ça, je pense que le message est compris.

330 **LE PRÉSIDENT :**

Bon. Advenant que le tracé soit déplacé ou pas déplacé, peu importe, qu'est-ce que vous aimeriez que le MTQ et la Ville de Rouyn-Noranda s'engagent, finalement? Quel engagement que vous aimeriez que ces deux entités-là prennent relativement au reboisement?

335 **M. PIERRE LAPOINTE :**

340 Bien, effectivement, c'est qu'ils s'engagent éventuellement, si le tracé se fait tel qu'il est prévu actuellement, c'est que minimalement, que la Ville et le MTQ s'engagent à reboiser, à faire vraiment un écran antibruit et à reboiser avec des conifères, pour s'assurer qu'hiver comme été, on a un écran, à ce moment-là, et à la fois visuel et à la fois antibruit, minimalement.

345 Mais on sait très bien que de toute façon, et ça on en est conscient, nous, c'est que même s'il y avait un écran visuel ou un écran antibruit qui est composé de conifères, pour nous, ça ne règle pas vraiment entièrement, et loin de là, le problème du bruit. Il va continuer à y avoir du bruit pareil. Parce qu'on sait que dans certaines circonstances, le bruit voyage très bien dans ces coins-là. Il y a comme un corridor qui est là, naturel, qui fait que le bruit voyage très bien. On le sait,

parce que des fois sur la 117, par certains soirs durant l'été, on l'entend clairement, le trafic sur la 177. Et si ça passe encore plus près de chez nous, ça va être encore pire.

350

**LE PRÉSIDENT :**

Évidemment, vous avez suivi les audiences et le ministère des Transports a fermement dit qu'il n'était pas question pour eux de voir à la construction d'un tunnel sous la voie de contournement. Est-ce que vous avez des suggestions qui permettraient un accès sécuritaire à ce boisé?

355

**M. PIERRE LAPOINTE :**

La seule suggestion que nous on voit, c'est qu'il y ait soit un passage souterrain ou soit une passerelle par-dessus la voie. On ne voit pas d'autres solutions possibles que celle-là. À moins... je ne vois pas autrement comment on peut faire. Surtout, par exemple, si les gens ont besoin d'avoir accès au débarcadère entre autres, par exemple pour aller à la chasse à l'automne, mettre des bateaux à l'eau ou quoi que ce soit, bien s'il n'y a pas un accès qui est sécuritaire pour à la fois les véhicules et les piétons, on ne règle pas le problème. Il faut qu'il y ait un accès sécuritaire. Mais maintenant, moi, je ne l'ai pas, la solution comme telle, la solution technique, je ne la connais pas, mais je me dis : j'ai déjà vu ailleurs des architectures de route qui font qu'on a soit un passage souterrain ou soit un passage par-dessus. Ça peut se faire. C'est sûr que ça coûte quelque chose, mais on n'a rien pour rien non plus.

360

365

370

**LE PRÉSIDENT :**

Évidemment, pendant les audiences, la Ville a mentionné qu'elle souhaiterait avoir un stationnement de l'autre côté, en fait où il y aurait un raccordement en T, de la rue Perreault à la voie de contournement, et la Ville de Rouyn-Noranda dit : bon, ce serait peut-être intéressant qu'on puisse y avoir un stationnement de l'autre côté, ce qui permettrait aux gens de l'utiliser et d'accéder au boisé. Est-ce que c'est loin, premièrement? C'est relativement loin en termes... mais en termes de distance, ça peut représenter quoi à partir, mettons, de ce stationnement qu'il y aurait vers l'intersection, en fait, de la rue Perreault et de la voie de contournement puis s'en aller vers le lac Rouyn?

375

380

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Je dirais qu'à partir, mettons, du centre du quartier, Montée du Sourire aller jusqu'à ce point d'intersection dont vous parlez, à mon avis, il doit y avoir au moins 1,5 km, quelque chose comme ça ou à peu près.

385

**M. ÉRIC ARPIN :**

C'est difficile à déterminer.

390

**LE PRÉSIDENT :**

395 Veuillez vous nommer, Monsieur Arpin, s'il vous plait.

**M. ÉRIC ARPIN :**

400 Oui, Éric Arpin. Désolé, je n'ai pas le réflexe de me nommer. Mais ce qu'il faut dire aussi, c'est que la voie de contournement, ce n'est pas... nous, ce qu'on veut, c'est bien entendu la déplacer, mais ça n'affecte pas seulement le quartier de Montée du Sourire, il y a aussi le quartier Place cinquantenaire...

**M. PIERRE LAPOINTE :**

405 Oui, effectivement.

**M. ÉRIC ARPIN :**

410 ... qui est encore plus loin que ça de l'intersection de la rue Perreault. Là, on parle d'une vraie marche, partir de Place cinquantenaire puis aller à la rue Perreault. Donc, c'est vraiment loin. L'intersection de la rue Perreault, c'est loin. Aller virer là-bas pour avoir accès au boisé quand il est juste à côté, c'est un petit peu...

**M. PIERRE LAPOINTE :**

415 On a déjà pris notre marche.

**M. ÉRIC ARPIN :**

420 Oui, c'est ça. On s'en retourne chez nous puis c'est fini.

**LE PRÉSIDENT :**

425 Et de partir du stationnement pour se rendre au boisé, est-ce qu'il y a des sentiers qui sont existants à l'heure actuelle? Même si ce n'est pas des sentiers qui sont reconnus ou quoi que ce soit.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

430 De quel stationnement vous parlez?

**LE PRÉSIDENT :**

435 Bien, toujours du stationnement potentiel de la rue Perreault.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Ah, O.K. Du stationnement potentiel?

440 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

445

Je ne sais pas. Dans ce secteur-là, je le connais moins, moi. Parce que nous, en tout cas moi, personnellement, le secteur du boisé que je fréquente, il est très près de chez moi. Alors, j'y vais pas du tout dans ce coin-là. Je vais plutôt vers le lac Rouyn, dans des sentiers qui vont vers le lac Rouyn et non pas en montant vers le nord. Je vais plutôt vers l'est.

450

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, à partir de chez vous, si vous prenez le chemin à côté des boîtes postales et que vous descendez vers le lac Rouyn, donc vous passez un peu par la rue Ste-Bernadette puis ensuite, là, vous accédez...

455

**M. PIERRE LAPOINTE :**

C'est ça. On passe soit par la rue Ste-Bernadette devant le cimetière ou encore on rentre sur la rue Lajoie, en haut où sont – vous parlez justement – les boîtes postales. En général, ce sont les points d'entrée que les résidents du quartier prennent. Sauf, bien sûr, les privilégiés qui habitent la rue Lajoie directement et qui sont directement du côté est de la rue. Ceux-là ont accès directement au boisé.

460

**LE PRÉSIDENT :**

Et le boisé, qui est utilisé par les citoyens, ça représente combien d'hectares?

465

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Oh! Je ne saurais pas vous dire.

470

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Maintenant, est-ce que ce serait une alternative valable s'il existait un passage au niveau du ruisseau numéro 8? Autrement dit, le ruisseau qui sillonne la rue Ste-Bernadette?

475

**M. PIERRE LAPOINTE :**

480 Si le passage était là, moi, j'ai l'impression que ça serait une alternative intéressante. On parle à ce moment-là de là où passe la route, le chemin qui va au lac Rouyn directement, là?

**LE PRÉSIDENT :**

485 C'est ça.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

490 Puis qui était l'ancien dépotoir.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. C'est à proximité de là.

495 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui. Moi, personnellement, je pense que ça serait une alternative intéressante si un accès était donné là. Puis ça permettrait aussi, à ce moment-là, justement, aux gens de chasse et pêche de pouvoir avoir accès au lac pour aller mettre les bateaux à l'eau.

500

**LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous m'expliquer ce que vous entendez par « la création d'une zone verte protégée »?

505

**M. PIERRE LAPOINTE :**

510 Ça, c'est un vieux rêve. Le secteur du lac Rouyn, les gens qui fréquentent le lac Rouyn, qui sont allés souvent ou quelquefois au lac Rouyn, ont pu constater que ce lac-là est vraiment un lac extraordinairement beau; en tout cas, moi, je le trouve particulièrement beau. Et je me dis, moi, qu'il faudrait qu'on s'arrange pour que la Ville, éventuellement, parce que je pense que c'est à la Ville que ça revient de faire ça, de dire : regardons qu'est-ce qu'on peut faire avec ce lac-là dans l'avenir. Pas dans un proche avenir, mais dans un avenir à plus long terme. On parle d'une zone verte protégée, ou ça peut être un moratoire sur le développement autour du lac Rouyn comme tel, qu'on peut dire, qu'on va prendre, pour prendre le temps d'examiner ce qu'on peut faire avec ce lac-là à long terme. Surtout maintenant qu'on sait que ce lac-là est beaucoup moins pollué qu'on le pensait puisqu'il y vit des – en tout cas, j'ai l'impression que c'est un beau signal – on se rend compte maintenant qu'il y vit des espèces poissonneuses nobles, comme le brochet et le doré.

515

520            Alors, à ce moment-là, moi, je me dis : il faut faire attention à ce qu'on va faire avec ce lac-  
là dans l'avenir. Il faut penser à beaucoup plus long terme qu'uniquement à un développement  
domiciliaire à court terme ou quoi que ce soit – ce qui n'empêcherait pas, peut-être, certaines  
choses –, mais il faudrait prendre le temps de regarder vraiment ce qu'on peut faire au niveau de  
525            la protection de ce lac-là et de l'utilisation à plus long terme par les habitants de la Ville. Ça pourrait  
être le poumon de la Ville, éventuellement, dans quelques années. Un peu comme il y a le mont  
Royal à Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

530            Et est-ce que vous avez une idée un peu de la superficie que ça pourrait représenter cette  
zone protégée?

**M. PIERRE LAPOINTE :**

535            Bien, il faudrait qu'il y ait au moins une superficie... je ne sais pas, c'est difficile de mettre  
une superficie. Je ne connais pas, je ne suis pas vraiment un spécialiste en la question, mais je me  
dis qu'il faudrait qu'il y ait au moins quelques dizaines ou vingtaines ou trentaines d'acres, peut-  
être, qui soient protégées, mais ça sera vraiment à évaluer. Je ne suis vraiment pas en mesure de  
vous donner de réponse à ce sujet-là.

540

**LE PRÉSIDENT :**

              Vous mentionnez que dans cette zone verte, celle-ci devrait servir strictement à des fins  
récréatives et sportives. Qu'entendez-vous par fins récréatives et sportives?

545

**M. PIERRE LAPOINTE :**

              Oui, oui. Par exemple, justement, que des gens puissent aller, avoir accès au lac pour  
pouvoir pratiquer la pêche. Il y a des gens qui vont faire la chasse à l'automne, à la sauvagine,  
550            qu'on puisse continuer à faire ça aussi, mais qu'en même, peut-être que dans ce secteur-là, on  
pourrait peut-être penser à plus long terme, avoir des zones, par exemple, des zones de pique-  
nique, des zones, justement, des pistes d'hébertisme, des choses comme ça, des endroits où les  
gens peuvent – puis l'hiver, du ski de fond – où les gens peuvent vraiment aller pratiquer des  
activités physiques saines et agréables.

555

**LE PRÉSIDENT :**

              Est-ce que des équipements, sauf la piste d'hébertisme, mais est-ce qu'il y a d'autres  
équipements qui seraient nécessaires à cet endroit?

560

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Honnêtement, je ne vois pas pour l'instant. Comme je vous dis, vraiment, ça, c'est une vision à long terme. C'est un rêve.

565

**LE PRÉSIDENT :**

Et, finalement, comme mesures d'atténuation, vous avez suggéré dans votre mémoire, soit la plantation de conifères ou encore soit la construction d'une butte antibruit. Est-ce que c'est les deux que vous souhaitez ou l'une ou l'autre?

570

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Idéalement, ce serait les deux, pour avoir le minimum d'impact de bruit sur le quartier.

575

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. J'ai encore une ou deux questions. Quelle est la fréquentation du boisé par les résidants à l'heure actuelle, la connaissez-vous?

580

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Bien, on a une idée de la fréquentation, on en a eu une idée quand on a fait la réunion d'information il y a quelques mois où les résidants, une soixante de résidants du quartier sont venus à cette réunion d'information là. Et, sur place, on a demandé aux gens qui le fréquentait, le boisé, et qu'est-ce qu'ils en faisaient. Et la grande majorité des gens qui étaient là, présents, nous ont dit : « On le fréquente le boisé et ce qu'on y fait, on y fait du vélo de montagne, on y fait de la randonnée pédestre, on va l'été aux petits fruits, on va cueillir des champignons, on va... Puis il y a des gens aussi qui s'en servent pour, il y a des gens qui font du hors-piste en motoneige l'hiver, entre autres. Les gens l'hiver, aussi, sur certains sentiers, font du ski de fond. En fait, c'est utilisé vraiment à diverses fins et au moins par, je dirais, au moins une soixantaine de personnes, du moins celles qui étaient présentes là. Maintenant, il y a sûrement d'autres personnes que celles-là qui le fréquentent. Il y a même des gens, je pense, d'autres quartiers qui viennent de temps en temps dans ce boisé-là pour le fréquenter.

585

590

595

**LE PRÉSIDENT :**

Et lorsqu'il était question... Oui, vous vouliez ajouter quelque chose, Monsieur Arpin?

600

**M. ÉRIC ARPIN :**

Éric Arpin – oui, effectivement. Donc, ce que je voulais rajouter c'est qu'au niveau de la fréquentation, c'est sûr que c'est difficile à établir, mais moi ce que je peux vous dire c'est que je suis allé quelquefois cet hiver faire de la raquette, puis il y a aucune fois que j'y suis allé que je n'ai



605 pas rencontré du monde. Généralement je rencontre souvent des familles. J'ai souvent rencontré des enfants avec leurs parents. C'est arrivé à deux, trois reprises. Ou sinon, une autre fois, j'ai rencontré deux hommes que je me souviens quand j'avais été faire de la raquette. Donc, à toutes les fois que j'y suis allé, j'ai toujours rencontré quelqu'un, puis ça, je vous l'assure.

610 Et puis aussi, un fait un petit peu cocasse, c'est que j'ai prêté mes raquettes à mon père, justement, cet hiver, qui est maintenant à la retraite, donc il a pu aller l'utiliser plus fréquemment, le bois, puis il est resté surpris à quel point que c'était utilisé, même. Il n'avait jamais eu l'occasion d'y aller vraiment régulièrement. En fait, il n'y allait pas beaucoup puis il reste dans le quartier, lui. Mais il n'y allait pas souvent, puis là il est allé, puis il aime vraiment la raquette, puis il est resté surpris à  
615 quel point qu'il y avait des belles pistes puis qu'il y avait du monde, finalement, qui y allait.

Donc, vous voyez, c'est un joyau que, probablement, que le monde sous-estime, mais qui pourrait être aménagé puis embelli je pense.

620 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Arpin. Donc, si je comprends bien, lorsqu'il a été question de votre sondage dans votre demande d'audiences publiques à la ministre, le sondage c'était la soixantaine de personnes qui étaient présentes ce soir-là?

625

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui. Tout à fait.

630 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Juste une dernière question avant de passer la parole ensuite à mon collègue. Est-ce qu'il y aurait possibilité de concilier votre projet de zone verte et également le projet de la Ville, soit un projet résidentiel?

635

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Moi, je pense que c'est des choses envisageables. Il ne s'agit pas non plus de tout zoner vert ou de tout protéger à ce niveau-là. Il faut voir comment on pourrait aménager, à plus long terme, comment on pourrait aménager tout ce secteur-là de la Ville qui, pour l'instant, en tout cas à notre connaissance, est zoné exploitation dans le schéma d'aménagement. Donc, c'est-à-dire c'est vague. On ne sait pas trop ce qu'on va en faire, éventuellement. On parle d'une zone résidentielle, mais effectivement, moi, je pense que les deux pourraient peut-être très bien cohabiter si on n'empiète pas complètement avec un quartier résidentiel jusqu'au bord du lac.

645

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Monsieur Dériger?

650 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, c'est plus une demande qu'une question. Parce qu'on parle souvent du boisé, la zone utilisée par les résidants. Est-ce que c'est possible, pour vous, de nous indiquer sur une carte la zone utilisée? Quitte à aller voir madame Bourque derrière la salle pour...

655

**M. PIERRE LAPOINTE :**

Oui, ce serait possible.

660 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour nous montrer peut-être un peu où est-ce que c'est.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

665

Donner un... grosso modo, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

670 Un aperçu approximatif dans quelle zone est-ce que le boisé est utilisé, peut-être pour nous informer à ce sujet-là.

**M. PIERRE LAPOINTE :**

675

Oui. Oui, tout à fait possible.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, si c'est possible de le faire.

680

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Lapointe. Merci, Monsieur Arpin.

685 **M. PIERRE LAPOINTE :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

690

Et maintenant, je vais inviter madame Francine St-Pierre s'il vous plaît. Bonsoir, Madame St-Pierre!

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

695

Bonsoir, Monsieur le président! Bonsoir, Monsieur Dériger! Francine St-Pierre. Je commence tout de suite?

**LE PRÉSIDENT :**

700

Oui, allez-y. On vous écoute.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

705

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

710

Merci, Madame St-Pierre. Est-ce que vous pourriez nous indiquer à quel endroit sur la carte la Ville possède des lots, puis où il serait possible, finalement, d'avoir une entrée et une sortie sur la rue Saguenay? Vous avez un pointeur devant vous.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

715

Ah, je ne suis pas bien bonne avec ça, mon chum est meilleur. Bien, moi, j'ai été à la Ville la semaine passée...

**LE PRÉSIDENT :**

720

Attendez deux secondes.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

725

Alors, mon nom c'est Ghislain Fontaine. Où est-ce que madame St-Pierre veut dire, c'est juste en haut, ici, là, quand on continue sur la rue des Lilas...

**LE PRÉSIDENT :**

730

Monsieur Fontaine « en haut ici, là » dans les transcriptions, ça ne veut pas dire grand-chose.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

Bien, c'est pointé là, là. Pointé là, Monsieur.

735

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

C'est côté nord.

740

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

C'est côté nord, en haut, ici, et ça sort à quelque part là.

**LE PRÉSIDENT :**

745

Madame Bourque, est-ce que vous pourriez venir mettre l'autre carte s'il vous plaît? Je m'excuse de vous déranger. On a une autre carte qui devrait être plus « parlable », si on veut.

750

En fait, si je comprends bien, Monsieur Fontaine, c'est à l'extrémité où il y a un cul-de-sac à l'heure actuelle et il y a... la résidence qui est là, c'est une résidence à logements, je crois, sur la rue des Lilas?

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

755

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

760

Et c'est entre la résidence...

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Oui. Les terrains qui appartiennent à madame Dallaire. Il y a un petit ruisseau...

765

**LE PRÉSIDENT :**

À l'heure actuelle, c'est un boisé qu'il y a là?

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

770

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

775 Non?

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

780 C'est-à-dire qu'un peu, oui. Il y a un petit boisé ici, on passerait sur le bord du boisé, mais il y a aussi un petit ruisseau qui passe ici.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

785 Il appartient à la Ville, le boisé.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

Le boisé appartient à la Ville.

790 **LE PRÉSIDENT :**

Le boisé appartient à la Ville?

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

795 Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

800 Donc, c'est dans cette partie-là qu'il y aurait une possibilité de faire une rue qui arriverait sur la rue Saguenay, c'est ça?

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

805 Exact.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

810 Oui. Parce qu'au début, la sortie puis la rentrée pour la rue, c'était là. Voilà quelques années, là.

**LE PRÉSIDENT :**

815 Pardon?

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Au début, la rentrée puis la sortie de la Ville, elle se faisait là.

820 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a combien d'années?

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

825

20 ans, 30 ans.

**LE PRÉSIDENT :**

830

O.K. Donc, il y avait une rue à cet endroit-là?

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Oui.

835

**LE PRÉSIDENT :**

Il y avait une rue existante à cet endroit-là il y a une vingtaine d'années?

840 **Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

845

Monsieur Dériger, allez-y.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

850

En fait, cette option-là, est-ce qu'elle a été discutée avec le ministère? Vous dites que non. En fait, vous l'avez présentée et ça a été rejeté, c'est ça? Comment ça s'est passé?

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

855

Nous autres, bien, qu'est-ce qu'on a proposé vraiment, là, le plus, c'était la sortie sur le Chemin du Golf.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

860 Mais ça, on a eu des réponses un peu à ce sujet-là au niveau d'une audience. On a eu de l'information par rapport à l'audience là-dessus, pourquoi ils ne le font pas. Ils nous ont expliqué un petit peu les raisons. Mais ça, ce que vous nous présentez ce soir, ça, il n'en a pas été question.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

865

Non. Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

870

C'est ça. C'est nouveau pour nous, là, la commission.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

875

Oui.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

Je veux dire, il en a été question – Ghislain Fontaine, je vais m'habituer un jour.

880

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais c'est parce qu'elle n'est pas là, ça va être difficile pour elle de savoir qui parle.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

885

890

C'est-à-dire qu'il y a une partie qui a été discutée, dans le sens que les dessins que le ministère des Transports ont faits, ils l'ont fait pour une voie de retour et avec un accès pour aller à la Ville en accédant à la bretelle du carrefour giratoire. En fait, ce n'est pas tout à fait ça qu'on voulait. Je crois qu'on vous avait envoyé un petit plan de ce qu'on voulait avoir, malgré qu'on s'excuse qu'il n'est pas clair parce qu'on a essayé de transformer les dessins qu'on a ramassés du ministère des Transports, et ça n'a pas donné un bon résultat, tellement, malgré qu'on voit quand même les lignes.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

895

Les deux propositions.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

900 Exact. Et nous, ce qu'on voulait, c'est soit un accès et un retour par le Chemin du Golf ou, carrément, ce que madame St-Pierre proposait : un accès directement double sens, contrairement à ce que le ministère des Transports avait fait : un retour par le cul-de-sac actuel de la rue des Lilas et un accès pour aller à la Ville par le carrefour giratoire. Alors, à ce moment-là, il n'y a pas grand-chose d'économique là-dessus, je parle quand on parle de coût. C'est sûr que les deux  
905 places que le ministère des Transports nous avait données, à mon avis c'est une opinion parce que, que ce soit en conflit avec les piétons et les cyclistes, bien, là... bâillons-les partout.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

910 Mais quand vous dites les terrains de madame Dallaire, nous on ne la connaît pas madame Dallaire, mais...

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

915 Oui, c'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

920 Est-ce que cette dame-là a déjà été contactée?

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

925 Bien. je lui en ai parlé, mais c'est une dame de 81 ans. Ça fait que oui, mais tu sais, c'est sûr, il faudrait en parler, elle m'a dit : « Il faudrait en parler à mon gars. » Parce qu'elle, présentement, les terrains qui sont vacants, les possibilités... c'est assez large. J'ai regardé à la Ville, j'ai été voir à la Ville, tout ça. Elle, c'est parce que c'est de la pelouse qu'elle a là. Ça fait que c'est sûr que pour elle, une personne de son âge, là, c'est... Mais comme elle a dit, elle dit : « Il faudrait que tu en parles à Jacques. » Mais j'ai dit, tu sais... c'est son gars.

930 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

935 En fait, ce que le ministère nous a présenté jusqu'à maintenant, c'est un accès simple, c'est-à-dire que c'est une entrée à partir de la 101 puis une sortie, bien entrée ou sortie, je me souviens plus lequel des sens, mais c'était à sens unique pour la voie de contournement, puis ça, il nous disait qu'il y avait des conflits par rapport à ça.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

940 Exact.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous, ce que vous suggérez, en fait, c'est un seul accès à deux sens directement sur la 101.

945

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Sur la voie du Chemin du Golf.

950

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ou sinon c'est...

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

955

À deux sens sur le Chemin du Golf, comme le petit plan que vous avez.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

960

Qu'on a ici.

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

Il n'est pas clair, mais assez clair.

965

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, mais on voit un peu. En tout cas, on voit l'intention, là, je pense. On comprend l'intention.

970

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

C'est ça. Et si vous vous souvenez lors de la dernière audience, on avait parlé que ça bloquait le trafic, et ce qu'on suggère, nous, ne bloque pas le trafic du tout, là, en direction est. Parce qu'on suggère une voie d'accotement pour accéder à la rue des Lilas, si on parle du carrefour giratoire.

975

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

Il avait parlé d'un conflit avec les piétons aussi.

980

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Piétons, cyclistes...

985

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, il y avait un conflit avec les piétons, les cyclistes...

990

**M. GHISLAIN FONTAINE :**

Piétons et cyclistes. Mais ça, il y en a partout.

**Mme FRANCINE ST-PIERRE :**

995

Mais d'un côté ou l'autre, ça ne changerait pas grand-chose.

**LE PRÉSIDENT :**

1000

Parfait. Bien merci, Madame St-Pierre! Merci, Monsieur Fontaine! Monsieur Ghislain Girard, s'il vous plaît.

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1005

Monsieur le président, Monsieur le commissaire, Ghislain Girard, bonsoir! Alors, mon intervention va porter un peu sur la question des trois tracés alternatifs dont on a abordé un peu le sujet lors de la présentation des membres du Comité. Donc, ce que je veux venir, sur cette question-là, c'est que lors de la rencontre publique qui a eu lieu le 25 mars 2009 dans le quartier de la Montée du Sourire, auquel près de 70 personnes ont assisté, le ministère du Transport du Québec nous avait présenté trois tracés alternatifs.

1010

Il faut se rappeler que ces trois tracés sont tous situés à l'est, à l'entrée de la ville. Plusieurs questions ont été posées à ce moment-là par les citoyens, entre autres sur les coûts, sur le type de terrain, sur le genre d'analyse qui avait été fait sur ces trois tracés en question. Très rapidement, les gens se sont rendu compte qu'il n'y avait eu aucune analyse sérieuse qui avait été faite sur aucun des trois tracés.

1015

Le MTQ s'est limité à répéter que le terrain à ces endroits n'avait pas une bonne portance et que... bon, qu'il n'avait pas une bonne portance. Cet argument, selon nous, n'est pas fondé pour deux raisons : d'abord, aucune étude complète de sol n'a été réalisée, comme on a pu le constater, donc c'était difficile d'avancer des arguments en ce sens. Mais de manière plus fondamentale, les faits parlent d'eux-mêmes : la route 117, depuis Montréal, traverse, vous le savez, d'innombrables terrains dans plusieurs conditions souvent difficiles. Alors, de dire que les terrains là-bas n'ont pas de portance, on trouve que c'est un peu utopique d'affirmer cela. Nous, on croit que c'est possible de construire une route sur ces tracés-là, effectivement.

1020

1025

De plus, lors de cette rencontre, le ministère des Transports nous a affirmé qu'aucun de ces tracés alternatifs ne lui semblait intéressant, car il rallongeait de 2,7 km le tracé initial qui nous avait été présenté et que, de ce fait, les conducteurs ne seraient plus intéressés à l'utiliser. Encore une fois, cette affirmation, selon nous, ne repose sur aucune analyse et n'est qu'en fait une opinion personnelle de la direction du ministère des Transports.

Si l'on se base plutôt sur des faits et que l'on observe simplement d'autres voies de contournement, on constatera que la grande majorité des conducteurs souhaite éviter d'avoir à traverser un centre-ville. En effet, tous les arrêts dus aux feux de circulation et au ralentissement des autres véhicules font perdre plusieurs minutes importantes à chaque véhicule. Donc, les conducteurs veulent logiquement éviter le centre-ville. On a juste à observer la voie de contournement à Val-d'Or pour s'en convaincre. C'est une voie de contournement qui fonctionne bien, qui a beaucoup d'utilisateurs qui l'empruntent quotidiennement, et c'est une voie qui est assez longue. Vous l'avez sans doute constaté par vous-même, il y a plusieurs kilomètres.

Devant ce constat, je tiens à rappeler qu'au mois de mai, le 21 mai 2009 on a fait une rencontre publique dans le quartier de la Montée du Sourire; 60 citoyens étaient présents à cette rencontre-là et ont signé, justement, une lettre d'appui qui demandait au ministère des Transports de faire des études sérieuses sur ces trois tracés alternatifs, l'objectif étant d'examiner la possibilité d'éloigner la voie de contournement des quartiers résidentiels.

Ce faisant, plusieurs mesures d'atténuation pourraient ne plus être requises; comme on parlait : la construction d'un tunnel d'accès pour le lac Rouyn, la plantation de conifères le long des quartiers, l'aménagement d'un monticule, d'un terreplein le long de la Place du Centenaire et de la Montée du sourire. Ça permettrait, évidemment, des économies appréciables, si on n'était pas dans l'obligation de faire ces mesures d'atténuation là.

Le tracé proposé en fait par le ministère des Transports du Québec, qui vient lécher, je vous le rappelle, plusieurs quartiers résidentiels, est le pire des tracés pour nous. Je suis d'accord pour l'aménagement d'une voie de contournement de la 117 transcanadienne, c'est bien sûr. Cependant, je crois que chaque citoyen qui réside dans les quartiers a le droit au respect de sa propriété.

Pour toutes ces raisons, le tracé de la voie de contournement, selon moi, devrait être déplacé plus à l'est à l'entrée de la ville. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Même s'il coûtait plus cher?

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1070 Même s'il coûtait plus cher. Parce qu'il faut se rappeler que c'est une voie qui va demeurer à perpétuité et si on parle de 10 %, 15 % de plus, si on l'amortit sur 50 ans, 75 ans, ça devient marginal.

**LE PRÉSIDENT :**

1075 Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1080 Je reviens encore une fois, c'est qu'en fait, les options, les trois options dont vous parlez, c'est vraiment celles qui passent, une qui passe, je pense, entre le lac Routier et le lac Rouyn, et deux qui sont à l'est, plus à l'est du lac Routier. C'est ça?

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1085 Oui. J'ai amené un croquis ici que je vais déposer.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ah bon, parfait. Parce qu'on parle beaucoup de tracés, il y en a eu beaucoup.

1090 **M. GHISLAIN GIRARD :**

Oui. Ils sont numérotés A, B, C.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1095 A, B, C, parfait. Donc, si vous pouvez juste nous les déposer pour qu'on puisse avoir une idée de ces tracés-là.

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1100 Absolument. Ça va être fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1105 Et quand vous parlez de 2 km, j'ai entendu 2 km, mais je n'ai pas saisi, là. C'est 2 km de plus en termes...

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1110 De longueur.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1115 ... de longueur de construction?

**M. GHISLAIN GIRARD :**

Au lieu de 7,7, elle aurait 11 km.

1120 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Au niveau de la voie, là?

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1125 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1130 Pas au niveau des détours que ça pourrait engendrer, si jamais il y avait des camions qui...  
c'est au niveau de la longueur de la voie.

**M. GHISLAIN GIRARD :**

1135 Au niveau de la longueur de la voie.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1140 O.K. Parfait. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

1145 **M. GHISLAIN GIRARD :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1150

Monsieur Jean-Marie Letendre s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Letendre.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1155

Bonsoir, Monsieur le président! Bonsoir, Monsieur le commissaire! Est-ce qu'il y a moyen de faire apparaître la carte qui est actuellement sur le portable?

**LE PRÉSIDENT :**

1160

O.K., oui.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1165

Je suis Jean-Marie Letendre, résidant de la rue des Lilas.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est celle-là ou l'autre précédente que vous vouliez?

1170

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Celle-là, ça fait pour tout de suite. Ça fait que tout mon mémoire repose sur tout ce qu'il y a aux alentours de la rue des Lilas et ses implications. Ce qui va être question, c'est la zone, ici, marécageuse. Ensuite, on a un cours d'eau qui passe ici... ici, en arrière des maisons.

1175

**LE PRÉSIDENT :**

Bon. En fait « ici », ça ne me dit pas grand-chose quand je vais lire les transcriptions. Peut-être spécifier que le cours d'eau est, à l'heure actuelle...

1180

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

À l'est de la rue des Lilas.

1185

**LE PRÉSIDENT :**

Juste après le cul-de-sac de la rue des Lilas?

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1190

Oui. Il part à l'est des maisons de la rue des Lilas, à l'arrière.

**LE PRÉSIDENT :**

1195

Oui.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1200

Il contourne, il s'en va, il passe au bout du cul-de-sac.

**LE PRÉSIDENT :**

Il longe le marais, finalement?

1205

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1210

Il longe le marais puis ensuite il s'en va vers le magasin Poisson, et le cours d'eau naturel hydraulique qui s'en va vers le lac Dufault. Ici, c'est une zone – ici, quand je parle ici, c'est à l'est des résidences de la rue des Lilas – ça, ici, c'est la zone de régénération, selon les plans qui sont émis sur le BAPE.

1215

Ça fait que pour expliquer un petit peu ce qu'il en est, je m'en vais vous faire un petit peu l'historique du pourquoi de ce mémoire. Ça fait qu'avant tout, les intérêts portés pour ce projet-là, c'est un trajet plus rapide pour traverser la ville du nord au sud. Ensuite, garder le cul-de-sac actuel sur la rue des Lilas et modifier l'entrée existante de la rue. Un accès plus adéquat pour s'introduire sur la rue Saguenay aux heures d'affluence et puis le respect environnemental associé au site en régénération à proximité des résidences de la rue des Lilas.

1220

Les éléments du projet qui vont être sujets à modification : l'exécution de ce mémoire fait référence au changement du cul-de-sac projeté pour la rue des Lilas et dont l'historique des secteurs marécageux et en régénération n'est pas à prendre à la légère. Le détail de cette partie de projet, je les énonce dans pas grand temps.

1225

Après, avoir le moins d'accès possible, c'est-à-dire les intersections sur une voie de contournement c'est bien, mais de là à en créer et éviter qu'une intersection existante continue sa vocation, le BAPE est justement là pour recueillir les avis d'intervenants impliqués directement du milieu, exemple les intersections des Lilas et intersection rue Perreault Est. Ça fait que l'intersection rue Perreault Est, plus loin on va voir aussi le lien qu'il y a versus notre intersection à nous autres.

1230

Ça fait que pour revenir à l'historique, ça n'a pas l'air d'un roman, mais je vais vous défilier ça.

1235 Ça fait que lors de l'achat de la résidence au 2036, des Lilas – ça fait que c'est dans la zone ici – ça fait que lors de l'achat de la résidence au 2036, des Lilas en février 1986, une belle neige couvrait le territoire marécageux et la surface des terrains normalement couverte en cette période de l'année. Vint le printemps et, surprise, nous aurions pu nous promener en canot dans la cour arrière jusqu'à environ 25 pieds de la maison, environ 100 pieds de profond dans la cour arrière inondée. Presque tous les terrains des résidences côté est de la rue étaient à un niveau  
1240 d'eau élevé à l'arrière de celles-ci.

Le voisin du 2032, des Lilas, mon voisin immédiat, malgré son âge à cette époque, nettoyait le fossé au bout de nos cours arrière jusqu'en arrière des meubles Poisson, et ce, deux fois par année, soit le printemps et l'automne. Comme, l'hiver, les grattes à neige poussaient la  
1245 neige de la rue au bout de la rue, c'est-à-dire en direction du cul-de-sac, cela créait un remplissage du fossé et se compactait jusqu'au printemps, ce qui est encore le cas aujourd'hui.

J'ai pris la relève pour le nettoyage jusqu'à ce que les branches et la flore deviennent plus grosses. Les citoyens des zones inondables avons eu recours à la Ville pour refaire le fossé à  
1250 l'aide d'une pelle mécanique à partir des meubles Poisson jusqu'à l'arrière du 2046, des Lilas. Ceci a aidé grandement à libérer le débit de la fonte des neiges du printemps et des fortes pluies occasionnelles. Cependant, un autre problème persistait en celui de la libération des effluents des eaux usées de Noranda-Nord vis-à-vis la rue Landry, à quelques centaines de mètres à l'est des résidences de l'autre versant de la colline.

1255 Ça fait que si on se réfère sur les plans, la rue Landry est au nord de la carte. Ça fait qu'à quelques centaines de mètres, on avait les rejets des eaux usées de la Ville de Rouyn-Noranda. Par gravité, ça s'en venait, par mouvement hydraulique, ça s'en venait ici, à l'est des résidences de la rue des Lilas pour aboutir dedans le ruisseau.

1260 Conséquences de cet apport en eau : barrage et habitat pour les castors à moins de 100 mètres à l'arrière du 2032, des Lilas. Certains castors s'aventurèrent pour barrer les cours d'eau directement à l'arrière du 2046, des Lilas, et ce, même après que le fossé eut été nettoyé par la pelle mécanique. On sait que le trappage du castor ne se fait pas à l'année, donc imaginez ce que  
1265 l'on subissait avec les niveaux d'eau du début du printemps jusqu'à l'automne.

Défaire les barrages de castors à répétition, ce n'est pas de tout repos; et même, l'installation d'un tuyau de détournement d'eau ne suffit pas toujours à la tâche. Après avoir démontré à la Ville de Rouyn-Noranda à cette époque que l'effluent des eaux usées, c'est-à-dire  
1270 les eaux épurées, se retrouvait à l'arrière de nos résidences et les inconvénients que cela comportait, la Ville a tout mis en œuvre pour faire dévier l'écoulement hydraulique vers un autre cours d'eau plus approprié.



1275 Cette action et le démantèlement des habitats de castors du secteur a grandement amélioré la flore marécageuse du secteur est de la rue des Lilas, ce qu'on appelle aujourd'hui le secteur de régénération.

1280 Il reste aujourd'hui la problématique de la fonte des neiges, le printemps, et comme certains résidants ont remonté leur niveau de terrain, c'est moins crucial pour l'érosion et l'inondation des terrains impliqués. Fait à noter, il y a toujours de l'eau qui coule dans le fossé à l'arrière de nos terrains et la végétation commence à faire son oeuvre sur le rétrécissement du fossé. Le milieu est en régénération actuellement; par contre, un apport en eau soutenu se transformerait en milieu humide comme le secteur dénudé et humide entre des Lilas et Landry dont l'apparence était semblable il y a plusieurs années.

1285 Les préoccupations liées au projet – je m'en vais en sauter quelques petits bouts puis je vais plutôt spécifier qui c'est qui est associé à notre rue, la rue des Lilas. Ça fait que faire une rue reliant des Lilas et Landry correspondrait à faire un barrage dans un marécage avec un contrôle de niveau d'eau qui serait un ponceau au bout de la rue des Lilas. Imaginez la fonte des neiges au printemps, fortes pluies ou périodes de pluie prolongées, ce que cela représenterait. J'imagine l'eau prise entre le prolongement de la rue et la colline et s'accumulant dans la zone est de la rue des Lilas avec un contrôle de débit, un fossé traversant un ponceau.

1290 Ça fait qu'il est question, dans la zone ici, c'est l'alternative B que le MTQ a retenue. Ça fait qu'on considère que, que ce soit l'alternative A ou l'alternative B, ça crée comme un barrage entre le versant de la colline, côté ouest, et les marécages ici, et il y aurait juste un ponceau qui servirait de passe à l'eau, le cours d'eau pour le contrôle de débit.

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Le cours d'eau existant.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1305 Le cours d'eau existant. Mais comme la végétation, elle s'accumule, bien, là, le cours d'eau rétrécit puis rétrécit.

1310 Je ne pense pas que le MDDEP soit intéressé à agrandir le cours d'eau à partir des meubles Poisson et faire dévier vers le sud, c'est-à-dire l'écoulement vers le lac Osisko, à l'arrière des résidences côté est de la rue des Lilas. Ce serait inverser le cheminement hydraulique naturel de ce secteur. De même qu'agrandir le cours d'eau à partir de la première maison côté est, rue des Lilas, vers le magasin Poisson. Il risque peut-être d'y avoir un problème de dénivellation. Une dénivellation semble se dessiner en direction sud, quand on visite les lieux entre les collines et à partir de la rue des Lilas en direction du kilomètre 1. Je pense que c'est aux spécialistes environnementaux d'évaluer ces approches.

1315

1320 Étant donné qu'à partir de la rue des Lilas vers le secteur de 450 mètres, le type de dépôt  
est de contenu roc et glaciolacustre, cela est plus favorable à la stabilité d'une construction de rue  
que dans la zone organique entre des Lilas et Landry. De même que l'ensemble des travaux se  
déroulant le long de la voie de contournement, il ne s'agirait que d'un élargissement de la zone  
d'emprise, en incluant la bande de sonorisation. De la rue des Lilas actuelle au point de 450  
mètres, il y a 350 mètres dont 90 mètres sont déjà en remblai. Donc, 260 mètres de remblayage  
pour ce secteur comparativement à 300 mètres pour la rue, des rues Landry et des Lilas. Donc, ici,  
ça représente 300 mètres de remblayage.

1325 **LE PRÉSIDENT :**

Et lorsque vous parlez de 300 mètres, vous parlez toujours de l'alternative B, n'est-ce pas?

1330 **M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

L'alternative B.

**LE PRÉSIDENT :**

1335 Donc, le prolongement de la rue des Lilas vers la rue Landry?

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1340 C'est ça. Exact. Si je veux aller sur l'autre...

**LE PRÉSIDENT :**

L'autre acétate de tantôt?

1345 **M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Oui.

1350 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Bourque, s'il vous plaît.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1355 Ça fait qu'en gros, l'idée c'est : au lieu de faire du remblayage à 300 mètres au nord du  
cul-de-sac de la rue des Lilas, c'est de faire 300 mètres, 350 mètres en direction est du Chemin du  
Golf. Selon le croquis que je vous ai...

1360 **LE PRÉSIDENT :**

Et à partir de la rue des Lilas, c'est ça?

1365 **M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

C'est ça. On parlait du 300 mètres, ici.

**LE PRÉSIDENT :**

1370 300 mètres toujours à l'extrémité, évidemment.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Au nord du cul-de-sac.

1375

**LE PRÉSIDENT :**

Voilà.

1380 **M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Et, à la place, on pourrait faire le prolongement, ici, au nord du Chemin du Golf actuel vers la zone du 450 mètres.

1385 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, autrement dit, à partir de l'entrée ou la sortie de la rue des Lilas, en prenant le Chemin du Golf vers l'est, c'est ça?

1390 **M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1395

Donc, il s'agirait de longer le long de l'emprise du ministère des Transports pendant 300 ou 400 mètres. C'est ça que vous nous dites?

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1400

Exactement ça. Et, à l'intérieur de cette zone-là, il y a actuellement 90 mètres qu'il y a déjà de remblayage. Ça fait que c'est de là que vient le 260 mètres seulement de remblayage au lieu du 300 mètres.

1405

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1410

Ça fait que les autres préoccupations liées au projet : l'aspect sécurité en déplaçant l'entrée actuelle de la rue des Lilas vers l'est, d'une distance d'environ 350 mètres par rapport au contournement vers la rue Dufresnoy-Saguenay, ne me semble pas problématique. Le chemin Bradley – là, je fais référence avec une portion de la route 101 qui est intégralement une partie de

1415

détournement des véhicules lourds.

**LE PRÉSIDENT :**

1420

Celle qui part du... bien, en fait, de la rue Rideau, du boulevard Rideau puis on utilise le chemin Bradley pour s'en venir rejoindre la rue Saguenay. C'est en plein ça que vous parlez?

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1425

C'est en plein ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Excellent. Merci.

1430

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1435

Le chemin Bradley avec 4100 véhicules moyens par jour de prévus en 2012, dont le ratio des Lilas-Bradley représente 85 % de ce milieu, est tout de même sécuritaire. Aux heures d'affluence, en quittant la rue Saguenay vers le chemin Bradley pour ensuite prendre la direction du cimetière, qui est à peu près à une centaine de mètres, je ne pense pas qu'il y ait bouchon d'achalandage pour nuire au trafic vers l'ouest du chemin Bradley. On fait le chemin Bradley en sens inverse en revenant de la balance du MTQ. Aux heures d'affluence en direction est en voulant tourner à gauche vers le cimetière, je ne crois pas non plus que cela cause un bouchon de circulation. À noter que la limite de vitesse dans ce secteur est de 80 km/heure. Le chemin menant au cimetière est à environ à 100 mètres des feux de circulation, et ce même chemin conduit à un camping privé l'été. Donc, on pourrait comparer les campeurs et utilisateurs de ce chemin au même titre que les résidents de la rue des Lilas.

1440

1445           Donc, le trajet rue Saguenay à 70 km/heure avec voie de virage à droite avant le feu de circulation vers le chemin Bradley – que lui est à 80 km/heure – et une intersection à 100 mètres dans un circuit d'accélération, ça ressemble drôlement à ce que devrait être l'intersection des Lilas, voie de contournement 117.

1450           Actuellement, l'intersection des Lilas et l'intersection Chemin du Golf sont à la pointe d'une courbe, ce qui n'est pas idéal vers l'est. Aux heures d'affluence, tout comme en période estivale, l'achalandage au Golf, je n'ai jamais vu de bouchon de circulation dans la courbe et les accidents sont très rares à la sortie de la courbe vers le Golf – à l'intersection toujours –, et ce, quand on attend notre tour pour un virage à gauche vers la rue des Lilas. Les accidents qui se produisent dans le secteur sont habituellement sur la rue Saguenay dans le virage axe nord-sud. J'ai  
1455 beaucoup plus d'appréhension pour les accidents dans le carrefour giratoire que dans une intersection des Lilas, voie de contournement.

1460           Sur le chemin Bradley, la route a été élargie à la hauteur de la balance du MTQ, afin d'introduire un virage à gauche des véhicules en provenance de l'est. L'année dernière, le MTQ a transformé l'intersection Marcel-Baril - Saguenay de quatre à six voies pour permettre aux véhicules de tourner à gauche aux feux de circulation, tout en respectant, dans les mêmes proportions, les emprises.

1465           Je pense que le principe : une voie direction est et une voie direction ouest avec une voie centrale de virage serait approprié, si le facteur accident est trop élevé pour cette intersection des Lilas, contournement 117.

1470           L'intersection du Golf et parc à résidus miniers Quémont-2 me semble beaucoup moins sécuritaire pour les clients du golf qui se dirigent vers l'ouest sur la voie de contournement alors qu'il y a seulement une voie de pénétration dans une zone de 90 km/heure, et ce, surtout en été où il y a une affluence accrue en journée ensoleillée.

1475           En ce qui a trait à la confusion possible des visiteurs en provenance du sud de la voie de contournement vers le nord, un panneau de signalisation indiquant les directions avec une distance d'approche au carrefour devrait être installé entre l'intersection des Lilas et le carrefour giratoire. Une bonne identification routière ne laisse habituellement pas d'ambiguïté sur les directions à prendre lors de nos déplacements.

1480           L'intersection de la station de pompage au lac Dufault qui fournit l'eau à la Ville de Rouyn-Noranda et Xstrata, et le Chemin du Golf actuel n'apparaît pas sur les plans, ainsi que le chemin de la compagnie Lamothe qui exploite actuellement un banc de concassé sur le cap de roche. Cette intersection est dans la zone de 650 mètres à partir du carrefour.

1485 Comme il y a un besoin actuel de vocation routière dans le secteur des Lilas - Chemin du  
 Golf, que ce soit des résidants ou véhicules lourds – le concassé – ou bien même un accès vers la  
 station de pompage, il serait approprié de faire une intersection en croix. Si l'intersection du chemin  
 menant au lac Dufault est condamnée, les autorités de Xstrata ont-elles prévu une alternative que  
 l'on ne voit pas sur les plans? Sur les plans, il y a une intersection en croix, du Golf et du parc à  
 1490 résidus miniers Quémont-2.

Le MTQ met l'emphase sur le moins d'accès possible sur la voie de contournement, afin  
 d'avoir une bonne fluidité routière avec le moins d'impact possible d'accidents. Actuellement, il y  
 l'intersection des eaux usées qui peut être de pair avec Xstrata, lac Osisko, et définie comme une  
 1495 intersection en croix. Il y a l'intersection en croix prévue pour réunir les Services miniers J.M. qui ira  
 de pair avec le chemin de la Mine Gallen. Il y a aussi l'intersection en croix reliant le Golf de pair  
 avec Quémont-2.

Au cours de la première partie des séances du BAPE, il a été question de l'intersection en  
 1500 T reliant la rue Perreault Est et la voie de contournement. Il semble que cette intersection serait  
 construite au cas où il y aurait un développement résidentiel à l'est de la voie de contournement ou  
 un stationnement pour des activités de plein air quelconques. Si la Ville de Rouyn-Noranda  
 n'entretient plus le pont ou détruit celui-ci, le chemin étant condamné n'a plus besoin d'entretien de  
 la part de la voirie municipale. Si, par contre, le pont est utilisé pour les motoneiges et VTT, les  
 1505 clubs impliqués devraient entretenir celui-ci. Entretien un chemin pour une vocation future de  
 stationnement touristique dans le secteur, c'est intéressant dans la mesure que l'accès est  
 seulement par la rue Perreault Est.

Une intersection Perreault Est, contournement 117, est encore moins appropriée au  
 1510 niveau sécuritaire, surtout dans une zone de 90 km/heure et que celle-ci serait à 500 mètres de  
 distance au sud de l'intersection en croix, eaux usées Xstrata. Donc, pourquoi cette intersection  
 avec peu d'utilisateurs à comparer à une plus utile – des Lilas contournement 117 – et qui elle  
 serait à 400 mètres du carrefour, dans une zone d'accélération-décélération? En général, les  
 résidants de la rue des Lilas, tout comme ceux de Noranda-Nord et provenant de la 101 se  
 1515 déplacent vers Rouyn Sud ou Val-d'Or ou Rouyn Centre. Les coûts engendrés pour l'intersection  
 Perreault Est pourraient être aménagés dans le secteur des Lilas.

Ça fait qu'en gros, c'est le pourquoi du mémoire autour de la nouvelle intersection qui  
 pourrait être faite.

1520

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci. Monsieur Dériger?

1525

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Dans votre mémoire, vous parlez, en fait vous écrivez qu'il y a, bon, la courbe actuelle,  
 qu'il y a des accidents et tout ça. Et là, vous dites que vous avez de l'appréhension par rapport aux

1530 accidents dans le carrefour giratoire qui est projeté plus que la situation actuelle? J'aimerais  
comprendre un peu votre point de vue là-dessus.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1535 C'est que dans le carrefour giratoire projeté, il y a une circulation d'au-dessus de 14 000  
véhicules par jour prévue dans cela, tandis qu'actuellement, nous autres... ce que le MTQ disent,  
eux autres, c'est qu'ils ne voient pas une intersection de la rue des Lilas aboutir sur la nouvelle  
voie de contournement parce que c'est trop près du carrefour.

1540 Actuellement, le croche qui est au sud du Chemin du Golf, que nous autres on a accès  
pour entrer sur notre rue, les accidents sont très, très rares. Peu importe s'il y a un flot de véhicules  
provenant du chemin, c'est-à-dire du golf en période estivale ou des véhicules lourds, j'ai jamais vu  
d'accident dans ce secteur-là. Ça fait que c'est pour ça. Mes appréhensions tant qu'à la sécurité,  
ce n'est pas dans le secteur d'une intersection des Lilas - voie de contournement qu'elles seraient  
élevées, c'est plutôt...

1545

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est dans le carrefour lui-même, là.

1550 **M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Dans le carrefour lui-même.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1555

Où est-ce qu'il va y avoir 14 000 véhicules par jour.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1560

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. C'est ça, votre appréhension.

1565

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1570 Puis c'est pour ça, aussi, le rapport de la 101, entre autres le chemin Bradley, le flot de  
véhicules qui circuleraient sur la voie de contournement, qui est seulement 3 500, qui est pas mal  
plus bas que sur le chemin Bradley auquel je ne pense pas qu'il y ait un taux d'accident élevé dans  
ce secteur-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1575            Peut-être une petite question juste de précision. Quand vous dites, parce que vous parlez du ratio, on parle de 4 100 véhicules par jour sur le chemin Bradley, là vous dites que le ratio des Lilas-Bradley représente 85 % de ce milieu. Qu'est-ce que vous voulez dire?

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1580            C'est-à-dire pas des Lilas-Bradley, c'est la voie de contournement, c'est 3 500 par rapport au chemin Bradley.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1585            O.K., je comprends.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1590            Qui représente juste 85 %.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1595            C'est ça votre 85 %, en fait, que vous indiquez.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

Oui.

1600            **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K., merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1605            Merci beaucoup, Monsieur Letendre.

**M. JEAN-MARIE LETENDRE :**

1610            Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1615            Monsieur Jean Arsenault, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Arsenault!



**M. JEAN ARSENAULT :**

1620 Monsieur le président, membre de la commission, bien le bonsoir! Moi, dans un premier temps, je suis membre du Comité pour une alternative à la voie de contournement qui a présenté son mémoire tantôt. Alors, je voudrais vous préciser que c'est à titre personnel que je souhaite vous livrer une réflexion et, dans la mesure où j'aurai le succès escompté, je n'ai pas l'intention de reprendre les arguments que le Comité vous a présentés tantôt.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Parfait.

**M. JEAN ARSENAULT :**

1630 J'ai intitulé mon humble réflexion : *Le pas dans ma cour*. Pas dans ma cour, à titre de résidant du quartier Montée du Sourire et de la rue Lajoie particulièrement, et le « pas dans ma cour » à titre de citoyen de Rouyn-Noranda, pas dans la cour de ma ville qui a des beautés et des caractéristiques que je ne souhaite pas perdre à titre de citoyen.

1635 Alors, permettez-moi de vous présenter un petit peu chez nous. La cour arrière donne sur un petit boisé qui fait un écran visuel et sonore naturel à la fréquentation des VTT et des motoneiges qui sont tout de suite de l'autre côté, puis il y a le fameux boisé qui nous amène jusqu'au lac Rouyn, que nous utilisons, bien sûr, pour des activités récréatives à partir du perron chez nous, il en va de soi, et de même pour les gens de l'avenue Lajoie. Pas de rideau dans la  
1640 fenêtre patio en arrière, parce que vue sur le boisé; à l'avant, des buts de hockey qui traînent sur la rue Lajoie à l'année et des petits culs qui jouent dans la rue à l'année et endroit où nos deux enfants y ont grandi. Montée du Sourire, à 15 minutes, sur les heures de pointe, 15 minutes du bureau, des établissements d'éducation, des équipements culturels et sportifs et des commerces de tout genre. Bref, un quartier qui a une immense qualité de vie pour ses résidents.

1645 Lorsqu'à peine il y a deux ans lors de la première séance d'information convoquée par le ministère des Transports du Québec, quand on a appris le tracé qui était projeté, qui venait passer dans notre cour, vous comprendrez que comme mes voisins présents, nous avons tous été renversés du tracé proposé; plus de 4 000 véhicules par jour, 700 camions lourds, une voie de  
1650 contournement qui deviendrait, qui serait, dans le fond, la 117 et la Transcanadienne dans notre quartier qui est déjà habité. Le choix d'habiter ce quartier-là... entre mon voisin et chez nous, par exemple, c'est un passage mitoyen qu'il y a là, qui devait aboutir sur l'agrandissement du quartier Montée du Sourire, pas sur la transcanadienne.

1655 Alors, enlever le trafic lourd de notre centre-ville, soit, mais pour ce faire faut-il déshabiller Pierre pour habiller Paul?

1660 À titre de citoyen de Rouyn-Noranda – je vous mentionnais tantôt que nous avons eu la chance d'y élever notre famille, et nous sommes des ambassadeurs et des promoteurs de Rouyn-Noranda comme qualité de vie pour y élever une famille et habiter un territoire.

1665 Curieusement, lors des élections récentes de l'automne dernier au niveau municipal, il y a plusieurs des candidats et des candidates élus qui ont eu la chance de présenter leur priorité de défendre les intérêts de leur quartier dans notre hebdomadaire régional. Et pour ceux et celles de ces candidats et candidates là qui représentent un quartier où il n'y a pas de parc municipal, ils en ont fait une priorité, qu'ils ont déclaré à l'unanimité, au nom des bienfaits de l'activité physique, au nom des bienfaits des activités de plein air, au nom des bienfaits de lieux de rassemblement facile. Ils s'engageaient non seulement à doter leur quartier d'un parc, mais aussi de trouver les argents publics pour aménager ce parc-là.

1670 Ces mêmes conseillers et conseillères, quand il s'agit du quartier Montée du Sourire et de l'accès au boisé jusqu'au lac Rouyn, se disent d'accord pour enlever à jamais l'accès libre et gratuit à la pleine nature aux citoyens de Rouyn-Noranda et, particulièrement, à ceux du quartier de la Montée du Sourire. Et je ne vous énumérerai pas les activités qu'on peut y pratiquer, ça a déjà été fait.

1680 Rouyn-Noranda souhaite, et on le dit à qui veut bien l'entendre, augmenter substantiellement le nombre de sa population, voire presque même la doubler. Quel type d'environnement veut-on offrir à ces nouveaux résidents-là? Quelle attraction allons-nous offrir à ces nouveaux résidents-là qui choisiraient, entre autres, Rouyn-Noranda? Nous sommes une ville du Moyen Nord, avec des caractéristiques, oui, urbaines et oui, aussi, d'accès à la pleine nature. Tous les termes de promotion touristique de la région en soulignent, en termes de dénominateur commun, à la fois la qualité urbaine de nos installations et à la fois l'accès à la pleine nature.

1685 Alors, en conclusion, si vous me permettez, mon souhait le plus sincère est que le ministère et ses partenaires travaillent, oui, sur un tracé d'une nouvelle 117 qui tienne compte aussi de la qualité de vie des résidents qui habitent déjà le territoire, pour ainsi mettre en valeur les caractéristiques de notre ville et non amputer notre ville de ces caractéristiques-là – et je le répète, une ville accueillante en pleine nature –, le tout imprégné d'une préoccupation de tous les instants pour limiter le plus possible les impacts négatifs et permanents – qui sont évitables – de cet ouvrage majeur et permanent.

Merci de votre attention.

1695 **LE PRÉSIDENT :**

1700 Merci, Monsieur Arsenault. Deux choses : la première, votre petit document, est-ce que vous pourriez le laisser à madame Bourque? Est-ce que vous pourriez le déposer à la commission?

**M. JEAN ARSENAULT :**

Quoique barbouillé, vous allez l'accepter?

1705 **LE PRÉSIDENT :**

Ah, bien sûr!

1710 **M. JEAN ARSENAULT :**

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

1715 Maintenant, tantôt vous avez parlé des candidats qui se sont présentés chez vous et que tous étaient heureux de vouloir travailler à réaliser, finalement, la construction d'un parc. Est-ce qu'ils ont à ce moment-là spécifié à quel endroit ils voyaient ce parc?

**M. JEAN ARSENAULT :**

1720

Non. Non. C'était dans le cadre d'une présentation du candidat dans notre hebdomadaire régional, et il annonçait les priorités qu'il entendait réaliser à titre de nouvel élu du quartier x, y, z.

**LE PRÉSIDENT :**

1725

Parfait, merci. Monsieur Dériger? Bien, merci, Monsieur Arsenault.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1730

Merci infiniment.

**LE PRÉSIDENT :**

1735

Monsieur Guy Lemire s'il vous plaît. Bonsoir.

**M. GUY LEMIRE :**

1740

Monsieur le président, Monsieur le commissaire, bonsoir! Mon nom est Guy Lemire, je suis citoyen de Rouyn-Noranda. J'ai pris connaissance du projet de la voie de contournement, puis j'ai, bien entendu, écouté les arguments à ce sujet-là.

1745 Alors, ce que j'ai compris, c'est que cette voie de contournement avait pour but d'éloigner le trafic de la ville, de détourner le transport des matières dangereuses, de corriger les problèmes de bruit liés à la circulation lourde, puis diminuer les zones de conflit. C'est un peu l'esprit dans lequel c'était présenté, et je trouvais que c'était une très bonne idée. Voilà aussi une idée, je pense que vous le constatez, qui rallie unanimement le milieu quand il s'agit de s'offrir un nouveau support à notre qualité de vie dans notre collectivité.

1750 Mais quand on parle de notre collectivité, bien, de quelle collectivité s'agit-il? Puis en ce sens là, je ne suis pas loin des propos du dernier panelliste. Rouyn-Noranda, c'est une ville, une MRC, l'une des plus grandes villes au Québec : 100 kilomètres nord-sud, 100 kilomètres est-ouest. Donc, une grande ville aux espaces très variés : espace d'habitat urbain, espace d'habitat rural, espace industriel, espace d'exploitations minière, forestière, agricole, récréative et touristique, bref, on a une mosaïque, ici, inouïe de types d'occupation de notre milieu.

1755 Donc, j'habite un vaste territoire puis lorsqu'on m'a même invité, comme citoyen, il y a plusieurs années, à souscrire à un projet de société qui s'appelait *Une MRC, une ville*, j'ai applaudi. Je veux dire, j'étais en faveur, comme citoyen, de ce regroupement-là. Je n'étais pas du tout préoccupé de ce que ça pouvait affecter comme compte de taxes. On se disait : on s'offre un instrument à long terme de développement. Donc, un instrument d'avenir avec un seul gouvernement qui planifiera, avec ses partenaires et ses concitoyens, l'occupation du territoire. 1760 Alors, j'avais en tête qu'on trouverait ensemble des alternatives les plus originales, les plus contemporaines, les moins conflictuelles pour son expansion puis son avenir.

1765 Alors voilà que j'apprends, à ma grande satisfaction, qu'on envisage de construire cette voie de contournement qui améliorera à plusieurs égards la circulation dans notre communauté. J'en félicite les politiciens pour cette victoire lorsqu'on apprend qu'il y avait l'heureux engagement des gouvernements à y souscrire. Mais voilà que j'apprends aussi, à ma grande surprise, que le tracé prévu va longer des quartiers résidentiels enviables pour plusieurs. Je me suis informé puis 1770 j'ai constaté qu'on pouvait éviter un conflit d'usage dans ma ville, dans ma grande ville, dans ma ville aux espaces démesurés, et c'est là le sens de cette brève intervention.

1775 Pourquoi les planificateurs du projet n'ont pas retenu le tracé le plus éloigné possible des habitations? Le tracé le plus éloigné de quartiers qui sont peuplés de familles, qui l'ont choisi pour leur quiétude, pour la position enviable de leur quartier respectif. Comment se fait-il qu'on se retrouve soudainement en plein conflit d'usage démotivant une partie de la population, alors qu'on dispose d'espace, d'espace de développement, d'espace de vie familiale? Pourquoi s'être doté d'une si grande ville pour se retrouver dans un tel milieu confiné? Je ne m'explique pas ce choix de développement, moi qui connais quand même plusieurs politiciens, fonctionnaires, urbanistes ici 1780 dans la communauté, qui sont reconnus pour leur intelligence et leur amour aussi du milieu. Alors, je ne comprends pas comment ça se fait qu'on ait pu aboutir à des solutions de ce type de conflit.

1785 J'ai entendu évidemment plusieurs arguments m'expliquant que des voies publiques  
longeant déjà des quartiers, qui longent déjà des quartiers domiciliaires. J'habite moi-même à six  
maisons du boulevard Québec, une artère à quatre voies, utilisée par plusieurs usagers,  
notamment des camionneurs. Je vis avec le bruit et la vitesse sur le boulevard Québec. Je n'y  
peux rien. J'habite là depuis 30 ans, le développement était celui de ces moments-là. Mais  
1790 j'espère, cependant, que quand on pense au développement au 21<sup>e</sup> siècle de ma grande ville,  
qu'on est capable de planifier, tout en évitant de telles pratiques, en évitant ce que j'appelle les  
conflits d'usage et les désillusions au sein de la communauté.

1795 Si je me présente à votre tribune, c'est pour exprimer cette opinion à l'effet que les  
personnes impliquées par la planification du tracé et dans le processus décisionnel, je souhaite  
qu'elles examinent les solutions les plus respectueuses des résidents actuels et ceux prévus dans  
ces voisinages de notre future voie de contournement.

1800 Je ne suis pas un expert quant aux contraintes physiques, je ne m'aventurerai pas dans ce  
domaine-là. Je vous dis simplement qu'on s'est doté d'une vaste ville aux espaces alternatifs pour  
son développement et qu'il est toujours temps de faire preuve de vigilance, de bon jugement et  
d'attention envers les citoyens qui ont fait le choix de vivre ici et de mettre en valeur leur beau  
quartier dans cette grande ville.

Voilà. C'est l'opinion que je voulais vous exprimer.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Lemire. Juste une petite question. Vous avez mentionné que vous  
demeurez sur l'avenue Québec ou la rue Québec?

1810 **M. GUY LEMIRE :**

Oui. Près du boulevard Québec.

1815 **LE PRÉSIDENT :**

Près du boulevard. Donc, le fait qu'il y aura éventuellement, si le gouvernement du Québec  
va de l'avant avec un décret, il y aurait une voie de contournement à Rouyn-Noranda, j'imagine  
que pour vous, le fait de déplacer des véhicules, les camions en fait qui passent pas loin de chez  
vous, donc est-ce que c'est un avantage pour vous?

1820

**M. GUY LEMIRE :**

1825 On verra à la pratique. Nous, il y a quand même un parc industriel à proximité. Donc, il va  
toujours y avoir un certain trafic. Moi, je l'ai pris pour acquis. Je veux dire, je n'ai pas à m'offusquer,  
j'ai fait le choix de vivre là il y a 30 ans avec les conditions de développement d'à ce moment-là.  
Tout ce que je me dis c'est que dans le futur, est-ce qu'on peut imaginer une ville, je dirais plus

contemporaine, puis tâcher d'éviter le plus possible les conflits d'usage? Et la présentation du projet est une belle occasion, si les personnes impliquées en font une analyse, je dirais, juste plus attentive des populations avoisinantes de ces nouveaux quartiers.

1830

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, merci, Monsieur Lemire.

1835

**M. GUY LEMIRE :**

Bienvenu, Monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

1840

Monsieur Denis Bureau de la Société de développement commercial du centre-ville de Rouyn-Noranda, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Bureau!

**M. DENIS BUREAU :**

1845

Bonsoir! Donc, Denis Bureau, je suis président de la Société de développement commercial du centre-ville de Rouyn-Noranda. C'est sûr que donc notre positionnement est plus, évidemment, en lien avec le centre-ville et notre document s'intitule : *La route 117, une route qui n'a plus sa place au centre-ville de Rouyn-Noranda.*

1850

D'abord, pour vous « contextualiser » la SDC – donc, la SDC ou Société de développement commercial du centre-ville de Rouyn-Noranda a été créée en 1991 en vertu de la *Loi sur les cités et villes*. Et, toujours en vertu de cette même loi, la SDC a pour mandat de promouvoir le développement économique du district qui est constitué par le centre-ville, d'établir des services en commun à l'intention de ses membres et de leurs clients, d'exploiter un commerce dans le district... enfin, il y a un certain nombre de pouvoirs qui sont décrits à l'intérieur de la loi, en lien avec la SDC.

1855

La SDC à Rouyn-Noranda regroupe 210 membres qui occupent autant de places d'affaires sur un territoire qui est constitué par les rues Perreault, Principale et Gamble et ce sont les intersections Perreault-Larivière, Perreault-Principale, Perreault-Avenue du Lac, Principale-Gamble et Gamble-Dallaire qui servent de limites à ce territoire. Donc, essentiellement, c'est le cœur du centre-ville de Rouyn-Noranda.

1860

Comme dans beaucoup de villes, la SDC tire son origine du besoin des commerçants du centre-ville de se regrouper pour faire face à la concurrence et pour mieux coordonner certaines activités, comme ici la vente trottoir estivale. Donc, la SDC, ce n'est pas arrivé tout seul. Donc, en ce sens, à la fin des années 1970, les gens d'affaires du centre-ville ont été confrontés à une première crise avec la perspective de la construction d'un centre d'achats en périphérie de la ville,

1865

1870 et ça a permis de mobiliser à la fois les marchands et un certain nombre de gens d'affaires et ça a amené la construction des Promenades du Cuivre à proximité du centre-ville.

1875 On était dans les années, fin des années 70. La *Loi sur les cités et villes* ne permettait pas à ce moment-là de créer les SDC. Donc, une deuxième crise qui survient au début des années 90, l'arrivée du Wal-Mart, et là, on était dans un contexte juridique qui permettait la création de la SDC. C'est cette deuxième crise-là qui a créé un nouvel état d'urgence d'où naîtra la SDC, l'organisme qui a pris en charge l'organisation de la vente trottoir et qui a développé un certain nombre de services pour le bénéfice de ses membres au centre-ville.

1880 Ces dernières années – on vous en a peut-être parlé, en tout cas, sinon je vais vous en parler – il y a eu beaucoup de discussions sur la pertinence de maintenir de la SDC. Il y a eu trois référendums qui se sont tenus à travers lesquels, à chaque occasion, les membres de la SDC ont maintenu leur confiance en la SDC. Donc, c'est pour ça qu'on est toujours là.

1885 Par contre, ces exercices démocratiques ont amené différentes réflexions et ont aussi amené beaucoup de discussions avec la Ville, le CLD, la Chambre de commerce, pour mettre en place une réflexion, de laquelle, nous l'espérons, va émerger une stratégie concrète pour affirmer maintenant et confirmer pour plus tard, le rôle de Rouyn-Noranda comme principale destination commerciale de la région. Donc, c'est un projet qu'on a appelé ici : *Rouyn-Noranda destination commerciale*, un projet qu'on souhaite mettre sur pied avec le CLD, la Ville et la Chambre de commerce.

1895 Au fil de toutes ces années, la question de la voie de contournement a toujours été dans l'air, mais pour les membres de la SDC, ce projet n'a pas été perçu comme une menace importante. Dans les faits, la perspective de perdre quelques clients en transit, en fait c'est ce qu'on voit aussi dans l'étude, on parle d'un impact, somme toute, mineur : 48 commerces, une dizaine d'emplois, 1 % du chiffre d'affaires. En tout cas, c'est les données qui ont été véhiculées dans l'étude de Genivar, et je pense que c'est aussi la perception qu'ont nos membres que la construction d'une voie de contournement à Rouyn-Noranda n'aura pas beaucoup d'incidence au niveau des places d'affaires. Et, en contrepartie, par contre, la perspective d'enlever la route 117 du centre-ville, ça ouvre beaucoup plus d'opportunités quant à la façon de voir le développement du centre-ville.

1905 À titre d'exemple, la présence de cette route avec le type de circulation et les normes qui la régissent entraîne un lot d'inconvénients et de contraintes pour le développement harmonieux du centre-ville. Par exemple, évidemment, il y a la présence et la circulation importante de véhicules lourds avec le bruit et la pollution inhérente. Vous avez des chiffres de l'ordre de 3 500 autos, 700 camions. Évidemment, ils ne passent pas tous au centre-ville, mais il y en a un certain nombre qui le font, parce que maintenant, avec le boulevard Québec, il y a comme une voie, une option qui s'offre à ces véhicules-là, mais il y en a quand même un certain nombre qui va utiliser la 117 telle qu'elle est maintenant.

1915 Ça amène aussi des intersections moins sécuritaires sur les croisements avec la route 117. On peut penser à l'intersection, par exemple, au niveau de Gamble-du Lac, qui est une intersection un petit peu complexe pour les piétons. Ça crée aussi des liens piétonniers difficiles entre le centre-ville et la promenade du lac Osisko. Ça rend difficile l'harmonisation du mobilier urbain, parce que la rue Gamble, qui est une portion de la route 117, doit se conformer à des normes qui sont différentes de la rue Perreault et de la rue Principale, parce que la priorité, dans le cas de la route 117, c'est la fluidité de la circulation. Ce n'est pas tout à fait la même logique que

1920 les autres rues du centre-ville. Ça nécessite aussi des autorisations additionnelles de la part du MTQ pour organiser certaines activités, comme par l'exemple, la vente trottoir où là, en plus de la Ville, il faut obtenir l'autorisation du ministère. C'est un petit peu plus compliqué. C'est aussi, toujours en fonction des besoins de fluidité de la circulation, alors qu'on peut installer des terrasses au centre-ville sur les rues Perreault et Principale, on ne peut pas le faire sur la rue Gamble.

1925 Donc, c'est une série d'exemples de situations un petit peu plus complexes qu'on vit au centre-ville à cause de la présence de la route 117.

1930 Maintenant, suite à l'adoption de son schéma d'aménagement, la Ville de Rouyn-Noranda doit amorcer la réflexion sur son plan d'urbanisme. Pour vous dire que cette réflexion-là c'est une réflexion d'importance, la Ville de Rouyn-Noranda, c'est un regroupement de plusieurs municipalités qui a eu lieu en 2002, donc on en est maintenant à l'élaboration du premier schéma d'aménagement qui traduit cette réalité-là et du premier plan d'urbanisme qui va prendre en compte cette nouvelle réalité-là. Donc, c'est une réflexion d'importance qui doit se faire. Et depuis

1935 plusieurs années, la SDC suit ce dossier-là de près et on participe aux travaux du comité consultatif d'urbanisme de la Ville depuis aussi pratiquement les débuts de la SDC.

1940 De l'avis de la SDC, le plan d'urbanisme doit donc conduire à une vision renouvelée du centre-ville, mais pour ce faire les discussions doivent se faire en prenant pour acquis la levée de l'hypothèque que constitue la présence de la route 117 au centre-ville. Ce faisant, il sera alors possible de visualiser un centre-ville renouvelé où la circulation piétonnière sera facilitée entre le centre-ville et le lac Osisko, notamment sur l'axe de la rue Portage et l'axe de la rue Gamble. La circulation à sens unique Principale-Terminus-Du lac sera revue et deviendra possiblement – on l'espère – chose du passé. Des aménagements urbains améliorés : trottoirs, arbres et luminaires

1945 seront réalisés sur l'avenue du Lac, la rue Portage et la rue Gamble. Il faut vous dire qu'actuellement, les aménagements datent depuis un certain nombre d'années, donc on sait, du côté de la Ville, qu'il y a une réflexion à faire de ce côté-là, et le fait de pouvoir le faire en comptant sur le fait que la route 117 ne sera plus là, bien, ça permet de le faire sous un angle un petit peu plus différent et sous un angle, aussi, où on pourra harmoniser tout cela.

1950 Le centre-ville pourra aussi être doté d'une facture visuelle et signalétique plus homogène. On sait que le fait que la route 117 soit là, des fois ça rend compliqué ne serait-ce que d'installer une banderole ou de mettre des signalisations particulières au niveau du centre-ville. Les oriflammes qui avaient été installées il y a un certain nombre d'années au centre-ville, on a dû les

1955 faire dans un certain format parce que c'était le format qui était admis par le MTQ, alors qu'elles auraient peut-être été faites un petit peu différemment n'eut été de la présence de la route 117.



1960

On peut aussi imaginer que les abords du lac Osisko seront dotés d'aménagements invitant à la circulation piétonnière vers le centre-ville et vice-versa. En fait, il faut réaliser que le centre-ville de Rouyn-Noranda, la 117 se trouve à diviser le centre-ville dans l'axe de la Gamble et aussi à diviser le centre-ville versus le lac Osisko, quand on prend la portion de la 117 qui est constituée par l'avenue du Lac. Donc, le fait que cette route-là soit rétrocedée à la Municipalité va probablement permettre d'avoir une vision différente de la relation entre cet espace vert là qui est majeur au centre-ville de Rouyn-Noranda et le centre-ville.

1965

Donc, pour passer, je dirais, de ce rêve-là à la réalité, il faudra évidemment du temps, de la volonté, une vision commune et, sûrement, des fonds publics, dont possiblement une partie pourrait provenir du MTQ lors de la rétrocession du tracé actuel de la route 117 à la Ville. Toutefois, avant toute chose, il y a un préalable à la réalisation d'une telle vision : c'est que la voie de contournement de la 117 soit réalisée et que la 117 cesse de traverser le centre-ville pour permettre de passer à cette étape-là.

1970

1975

Donc, c'est un peu le message qu'on voulait passer. Notre préoccupation, c'est d'abord que la voie de contournement soit réalisée. On comprend qu'il puisse y avoir des discussions sur le tracé. Nous, à l'échelle de la SDC, c'est évidemment tout le problème d'avoir une route de cette envergure-là à l'intérieur du centre-ville, compte tenu du fait que le centre-ville, on souhaite le ramener à l'échelle davantage de ses usagers qui sont aussi principalement des piétons.

Alors, merci.

1980

#### **LE PRÉSIDENT :**

1985

Merci. Quelles sont les démarches qui ont été entreprises jusqu'à présent avec la Ville de Rouyn-Noranda pour intégrer, pour que celle-ci, finalement, intègre dans son plan d'urbanisme votre vision d'aménagement du centre-ville et également de terrasses au centre-ville?

#### **M. DENIS BUREAU :**

1990

Bien, les terrasses, c'est déjà une réalité au niveau du centre-ville, évidemment sous réserve de la rue Gamble dont je vous parlais tantôt. Pour ce qui est de l'élaboration du plan d'urbanisme, bon, la Ville actuellement vient de terminer les travaux au niveau de son projet de schéma d'aménagement, donc pourrait passer à l'étape suivante.

1995

Comme je vous disais tantôt, on participe aux travaux du Comité consultatif d'urbanisme. On a également des rencontres assez régulières avec les gens qui s'occupent du service d'aménagement pour partager nos préoccupations au niveau de l'aménagement du centre-ville, dont celles dont je viens de vous faire part, ne serait-ce que la question de la sécurité des piétons, la question de l'aménagement des façades. On a fait une enquête... en fait, on a travaillé avec la Ville à regarder l'utilisation des terrasses pour en améliorer le fonctionnement.

2000

C'est sûr qu'on a différents projets. Je vous dirais, on rencontre la Ville peut-être aux deux mois. On doit rencontrer sous peu les autorités de la Ville avec notre plan d'action pour l'année à venir, donc c'est une relation qui est assez suivie, et la question du plan d'urbanisme en fait partie.

2005 **LE PRÉSIDENT :**

2010 À la toute fin de votre mémoire, vous mentionnez que pour passer du rêve à la réalité, ça prend des sous et vous, enfin, peut-être, suggérez, en tout cas, que le ministère, que ça provienne du ministère des Transports lorsqu'il y aura la rétrocession de la route 117. Mais de quelle façon vous voyez ça, des argents qui viendraient du ministère des Transports suite à une rétrocession? J'ai un peu de difficulté à comprendre. J'aimerais que vous exprimiez peut-être un peu plus votre pensée à ce sujet.

2015 **M. DENIS BUREAU :**

2020 Bien, je vous avoue que je n'ai pas vu de telles sommes d'argent. Ce que l'on comprend c'est que la route 117, qui est actuellement sur le tracé de la rue Larivière, l'avenue du Lac et la rue Gamble, cette route-là va être rétrocédée comme rue à la Ville. Donc, le ministère des Transports à ce moment-là, ce que je comprends de ce qui se passe dans certains autres milieux, il arrive que le ministère des Transports fasse des travaux pour s'assurer que la route qui est rétrocédée soit dans le meilleur état possible. Donc, ce qui amène des discussions sûrement entre la Ville et le ministère des Transports pour que s'il y a des réparations à faire pour que le fond de route soit dans le meilleur état possible, ils le font. Et nous on pense que lors de ces discussions-là, s'il y a en parallèle une réflexion sur les aménagements urbains qui doivent être faits au centre-ville le long de ce tronçon-là, particulièrement sur la partie qui longe le lac Osisko et l'intersection Gamble-du Lac, probablement qu'il y aurait lieu d'examiner cette question-là.

2030 Je n'ai pas de montant d'argent. Je pense, je vous ai parlé du fait que la route 117, si on l'enlève du centre-ville, ça ouvre la porte à toute une série d'opportunités, à notre point de vue, et ça, ça en ait une.

**LE PRÉSIDENT :**

2035 Parfait. Oui, Monsieur Dériger, excusez-moi.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2040 C'est un peu pour poursuivre sur cette question. Mais juste pour bien comprendre, le rôle du ministère, en fait ce que vous attendez du ministère, parce que vous parlez de la réfection, de la remise en état, mais là on ne parle pas de l'embellissement, on parle plus de la fonctionnalité de la route. Mais est-ce que vous voulez que le ministère participe aussi à des travaux d'embellissement ou de revitalisation?

**M. DENIS BUREAU :**

2045

Bien, si tel est le cas, moi, je vous dis juste... je n'ai pas examiné l'ensemble des dossiers que le ministère a eu à réaliser en termes de voie de contournement, mais je me dis que si dans la réalisation de telle voie de contournement, il arrive que le ministère des Transports mette aussi de l'argent sur la route qu'il s'apprête à rétrocéder à la municipalité, que peut-être ce serait une occasion d'examiner les choses qui pourraient être faites pour le bénéfice du centre-ville ou de jumeler des travaux que le ministère pourrait faire avec d'autres travaux que la Ville pourrait faire dans cette opération-là. Souvent, en jumelant des choses, on crée une synergie qui est gagnante au niveau des coûts.

2050

2055

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais actuellement, est-ce qu'il y a des discussions qui ont été faites à ce sujet-là?

2060

**M. DENIS BUREAU :**

Pas à ma connaissance. En fait, je soulève le fait que c'est un projet qui va se réaliser, probablement que ça va prendre trois ou quatre ans et donc, même si les discussions n'ont pas lieu, peut-être que les discussions pourront avoir lieu.

2065

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

2070

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci beaucoup, Monsieur Bureau. Nous allons prendre une pause d'environ une quinzaine de minutes et nous revenons par la suite. Merci.

2075

**PAUSE**

2080

**LE PRÉSIDENT :**

Et je vais demander à monsieur Mario Provencher, maire, et monsieur Pierre Monfette, directeur du Service de l'aménagement du territoire pour la Ville de Rouyn-Noranda de bien vouloir s'asseoir à la table. Et je vais faire le même petit rappel : lorsque vous vous exprimez, s'il vous plaît, bien vouloir nommer votre nom.

2085

Bonsoir, Messieurs! Nous vous écoutons.

**M. MARIO PROVENCHER :**

2090 Bonsoir! Alors, moi, mon nom c'est Mario Provencher, maire de la Ville de Rouyn-Noranda. Alors, je viens vous présenter un petit mémoire pour le projet de la voie de contournement. Alors, je vais vous faire un bref rappel.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

2095 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Provencher. Vous vous doutez que nous avons quand même quelques questions pour la Ville de Rouyn-Noranda.

2100 Lorsqu'il est question, ou il est mention finalement dans votre mémoire, de l'aménagement d'un monticule de trois mètres de hauteur du côté de la voie de contournement traversée par un sentier piétonnier et cyclable donnant accès à la rue Saguenay, sur quelle distance un tel monticule devrait être aménagé?

2105 **M. MARIO PROVENCHER :**

Je vais laisser monsieur Monfette, là.

2110 **M. PIERRE MONFETTE :**

Pierre Monfette. Bon, la distance serait de quelques dizaines de mètres de façon à créer justement cet écran-là du point de vue de la voie de contournement vers la rue des Lilas.

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, elle s'arrêterait à l'actuelle rue des Lilas, si je comprends votre... ou ça dépasse la rue des Lilas de quelques dizaines de mètres?

2120 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. Là, le plan comme tel, on ne l'a pas réalisé, mais on penserait que l'idéal serait d'aller s'accoler le plus près possible du mur coupe-son, qui ferait en sorte que ce serait comme en continu, cet espace de coupure pour le visuel et le son.

2125 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, c'est ça. En fait, ça, je comprends, puis j'avais bien compris que c'était s'accoter, finalement, au futur mur antibruit. Par contre, si on part du début du mur antibruit qui se situe, grosso modo, à la quatrième résidence ou un peu avant la quatrième résidence que l'on voit –  
2130 – enfin que moi je vois sur la carte –, donc c'est ça, c'est la troisième, quatrième... en fait, c'est un peu avant la quatrième, ça partirait de là, le mur antibruit partirait de là et à ce moment-là, le monticule viendrait s'y joindre jusqu'au stop, si on veut, de la rue des Lilas. C'est ça que vous entendez par ça?

2135 **M. PIERRE MONFETTE :**

Oui. À peu près, oui.

2140 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Vous parlez de sentiers « traversée par un sentier piétonnier et cyclable », il est situé où, exactement, ce sentier piétonnier et cyclable?

2145 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. C'est sûr qu'il devrait y avoir une certaine brèche dans le mur en S de façon à permettre aux gens de la rue des Lilas d'avoir accès à la rue Saguenay, sans être obligés d'escalader un monticule.

2150 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Parfait. Maintenant, oui, Monsieur Dériger, allez-y.

2155 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

La question, le trois mètres, ça vient de quel... pourquoi trois mètres? Parce qu'on parlait d'un mur de deux mètres. Le ministère parlait de deux mètres de hauteur, le trois mètres vient de quel... Parce que vous vous souvenez qu'il y avait un résidant qui voulait avoir quatre mètres, je ne sais pas si vous vous rappelez?

2160

**M. PIERRE MONFETTE :**

Oui.

2165 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Le trois, c'est quoi? Ça vient d'où?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2170

Bon, c'est notre perception. C'est sûr que ce n'est pas basé sur des études très sophistiquées. On pense que le trois mètres, en ajoutant une couverture d'arbres, ça va donner quand même un mur assez important.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2175

Mais disons l'empiètement, en fait l'espace, la largeur du talus, donc l'espace est suffisant pour pouvoir le faire à cet endroit-là?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2180

Il faudra. Il faudra le penser en conséquence.

**LE PRÉSIDENT :**

2185

Et advenant que l'espace ne soit pas suffisant pour aller jusqu'à trois mètres, est-ce qu'à ce moment-là vous privilégiez une espèce de mur qui pourrait être végétalisé et par la suite, bien enfin, du côté de la rue Saguenay, si on veut, une espèce de mur qui serait végétalisé et avec une pente qui continuerait de l'autre côté?

2190

**M. PIERRE MONFETTE :**

Bien, ce qu'on peut voir sur la photo, la distance me semble très largement suffisante pour avoir ce type de monticule là.

2195

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Dans votre mémoire, lorsque vous parlez du secteur de la rue Lajoie, vous indiquez que la Ville prend un engagement, finalement – c'est ça que je comprends dans votre mémoire – que la Ville s'engage à maintenir de part et d'autre de la voie de contournement, un corridor vert de 100 mètres de largeur.

2200

Votre corridor de 100 mètres de largeur, est-ce qu'il débute au début de la chaussée de la voie de contournement ou à la fin, si on veut, de l'emprise du ministère?

2205

**M. PIERRE MONFETTE :**

Forcément à l'extérieur de l'emprise du ministère.

2210 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à l'extérieur de l'emprise. Donc, à la fin de l'emprise du ministère, vous gardez un corridor de 100 mètres dans lequel il n'y aurait aucune construction, si je comprends bien ce que vous avez indiqué dans votre... parfait.

2215

Il est encore dit, dans votre mémoire, que la Ville n'a pas l'intention d'aménager ou encore d'entretenir des infrastructures à caractère récréatif dans le boisé, dans le secteur du boisé. Est-ce que vous pourriez nous préciser à quelles fins est actuellement utilisé le boisé?

2220 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. Si on regarde au niveau de notre réglementation et de notre zonage, c'est sûr qu'actuellement c'est une zone d'exploitation des ressources.

2225 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Quand vous parlez, dans votre mémoire également, d'infrastructures récréatives, vous faites allusion à quoi exactement? Parce que vous dites que la Ville n'est pas intéressée à installer des infrastructures récréatives, mais j'aimerais peut-être en savoir un peu plus sur le type d'infrastructures qui auraient pu être installées ou que vous ne voulez pas, finalement, en bout de ligne, installer?

2230

**M. PIERRE MONFETTE :**

Bien, il peut y avoir une longue liste, mais ce que les citoyens ont soulevé, bon, bien c'est des pistes, sentiers pédestres, sentiers de motoneige, de quad, des parcs, des vélos de montagne... bon. Il peut y avoir une panoplie de types d'équipements qui pourraient nécessiter à la Ville, 1, des investissements, ensuite un suivi quotidien.

2235

2240 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la Ville a connaissance, en fait peut-être pas connaissance, mais est-ce que vous connaissez un peu la fréquentation de ce boisé par la population de Rouyn-Noranda?

2245 **M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. Je suis un utilisateur de ce secteur-là, demeurant sur Jean-Guy-Hamelin, donc dans le quartier Montée du Sourire. Donc, c'est un endroit où nous on promène notre chien. Alors, il y a certains sentiers qui... effectivement, on rencontre des gens assez fréquemment, dépendant des saisons. C'est sûr qu'il y a des périodes qui sont moins intéressantes à aller se promener dans le boisé, parce que ça reste quand même, dans bien des secteurs, c'est relativement marécageux. Donc, l'été c'est un peu moins intéressant. L'hiver, bien là, il y a des sentiers de raquette qui sont intéressants.

2250

**LE PRÉSIDENT :**

2255

Mais ces sentiers-là, ce n'est pas des sentiers qui ont été aménagés par la Ville. Donc, c'est des sentiers qui sont plus ou moins existants, si on veut.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2260

C'est les gens qui ont, à l'usage, installé différents... même, certains ont installé des petites affiches pour indiquer que, bon, il y a 2 km à gauche, à droite, là, puis des mangeoires d'oiseaux. En tout cas, il y a quand même une certaine activité, il faut le reconnaître.

2265

**LE PRÉSIDENT :**

2270

Puisque la Ville n'envisage aucun développement résidentiel avant 10 ou 15 ans dans ce secteur, est-ce qu'il ne serait pas judicieux de permettre à ces résidents d'utiliser ce boisé et, de ce fait, de confirmer au MTQ que la Ville, au regard d'une affectation exploitation des ressources forestières, parce qu'à l'heure actuelle l'affectation c'est bien une affectation exploitation des ressources, est-ce que la Ville ne pourrait pas à ce moment-là considérer que c'est tout à fait approprié que ce boisé soit utilisé à un usage récréatif extensif? Donc, vous comprenez qu'un usage récréatif extensif implique qu'il n'y a aucune infrastructure qui est construite, donc c'est laissé à l'état naturel. Est-ce que la Ville pourrait envisager cette possibilité?

2275

**M. MARIO PROVENCHER :**

2280

Monsieur Provencher. Présentement, le Conseil de ville, et dans la vision de notre schéma, ce qu'on veut prioriser, c'est présentement les endroits où nous avons des infrastructures. Alors, c'est plutôt sur le côté ouest de la voie de contournement et autour du lac Osisko, c'est là qu'on veut vraiment centraliser nos activités de récréation. C'est certain qu'il y a des gens, comme monsieur Monfette a dit tantôt, qui se sont fait des pistes de raquette – puis ça, on n'a pas de problématique pour l'instant – et je pense qu'en tant que Ville, on doit investir dans des endroits où justement on veut faire notre développement et ne pas faire un développement éclaté.

2285

Alors, c'est ce qu'on veut faire comme développement dans le secteur. Il y a des projets, la Ville a posé des gestes pour statuer des endroits de rassemblement. Alors, il faut continuer avec notre piste cyclable. Alors, tout ce secteur-là autour du lac Osisko, ça va être vraiment... c'est vraiment plus là qu'on veut faire notre développement.

2290

**LE PRÉSIDENT :**

2295

D'accord. En fait, vous recommandez également que la rue Perreault soit la seule artère urbaine qui ait un accès à la voie de contournement et que la bretelle soit complétée par un stationnement qui donnerait un accès sécuritaire aux usagers de ce boisé. Est-ce qu'il n'y a pas une contradiction entre un stationnement à cet endroit et ce que vous venez de dire?

**M. MARIO PROVENCHER :**



2300 Bien, peut-être pas une contradiction. Je pense qu'il faut quand même penser à la  
demande. Il y a certaines gens qui veulent quand même l'utiliser. Alors, nous, ce qu'on pense c'est  
que, bon, il faut essayer de trouver une solution. Vous savez qu'en conclusion de cette partie-là,  
on parlait d'un tunnel, d'un passage souterrain qui, pour nous, je pense que c'est vraiment trop  
problématique et question de sécurité. Alors, on a regardé chez nous et on a fait la demande,  
2305 l'équipe de la Ville au ministère des Transports, de voir la possibilité – parce qu'il faut que vous  
compreniez qu'on n'avait pas de possibilité de faire une brèche dans cette partie-là, mais  
d'autoriser, et que nous on prendrait, comme on l'a expliqué, à la charge, l'entretien de ce terrain-là  
pour permettre aux gens quand même d'aller au niveau du boisé.

2310 Alors, oui, c'est peut-être de reconnaître indirectement qu'il y a des activités, mais je pense  
qu'à priorité... mais est-ce qu'on peut, au lieu que les gens aillent avec les ciseaux couper la  
clôture pour travailler puis que ça devienne dangereux, est-ce que les gens ne pourraient pas  
plutôt avoir un endroit? Puis à ce moment-là, oui, certain, il va falloir qu'ils refassent un petit bout  
du sentier, mais ils vont être capables de retourner dans leur sentier éventuellement.

2315 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Dériger, allez-y.

2320 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste pour bien saisir. Le stationnement, à quel endroit il serait exactement? Est-ce que  
c'est à la hauteur du raccordement qui est prévu par le ministère, le raccordement en T qui  
deviendrait un raccordement en croix, si on veut?

2325 **M. MARIO PROVENCHER :**

Oui.

2330 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et ce serait donc vis-à-vis cet accès-là où le stationnement serait situé plus ou le moins, là.

2335 **M. MARIO PROVENCHER :**

C'est ça. C'est ça. Alors, ce qu'on demanderait c'est de préparer le terrain pour qu'on  
puisse faire un stationnement, il pourra peut-être y avoir 20, 25 véhicules. Il ne faut pas oublier  
aussi qu'au niveau des motoneiges, alors les gens, l'hiver, pourraient arriver avec leur remorque  
puis débarquer leur motoneige ou leur véhicule tout-terrain pour aller faire des activités hors route,  
si on veut.

2340 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis ce stationnement-là, donc c'est à votre charge? Ce n'est pas le ministère qui va le faire. C'est la Ville qui va déboiser, qui va construire?

2345 **M. MARIO PROVENCHER :**

Oui, mais c'est ça. Il faut qu'il le permette.

2350 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il faut qu'il le permette, mais je veux dire, les coûts que ça va engendrer, c'est la Ville qui va supporter ces coûts-là?

2355 **M. MARIO PROVENCHER :**

Oui. C'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2360 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

2365 Qu'est-ce qui pourrait inciter les résidants de la rue Lajoie ou encore du quartier de la Montée du Sourire à utiliser leur véhicule, à se rendre à ce stationnement, alors qu'à l'heure actuelle, ils peuvent y aller directement à pied à partir de chez eux?

**M. MARIO PROVENCHER :**

2370 Je pense que c'est un projet de développement économique pour la Ville de Rouyn-Noranda. Il faut comprendre que si on veut... parce que vous comprenez que dans le schéma d'aménagement, dans le projet qu'on a déposé, la vision c'est de devenir une ville de 60 000 habitants dans 20 ans. Alors, on en a déjà 1 000 de plus depuis qu'on a commencé. Alors, ça va bien, il en manque 19 000, mais je pense que le développement s'en vient. Alors, on n'a pas le  
2375 choix, il faut aller vers du développement.

Vous avez eu en information, aussi, un projet justement de rallonger, de rajuster des terrains au niveau résidentiel dans le secteur. Alors, ces gens-là ne pourront probablement pas, dans deux, trois ans, pouvoir sortir de leur cour et y aller. Ils vont devoir prendre une autre rue pour  
2380 se rendre parce qu'il va y avoir encore deux rangées de maisons qui est déjà en projet de se concrétiser.

2385 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est deux nouvelles rues qui seraient situées... oui, si on peut mettre la carte, ça va être plus facile.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2390

Peut-être en complément, Pierre Monfette.

**LE PRÉSIDENT :**

2395

Oui, Monsieur Monfette.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2400

Notre utilisation que nous en faisons, nous, on prend notre véhicule pour s'y rendre. Donc, ça ne changera pas grand-chose à notre habitude de se rendre dans le boisé. Un petit peu plus loin, c'est un fait. Mais l'accès au boisé sera toujours possible, en tout cas, si notre recommandation est retenue par le ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

2405

DQ6.1, si je ne me trompe pas. Merci, Madame Bourque. Bon, les deux qui sont en rouge fuchsia, si on veut, ce sont deux nouvelles rues qui seraient construites d'ici quelques années. C'est ça?

2410

**M. MARIO PROVENCHER :**

2415

Oui. D'ici probablement deux ans. Et c'est certain que ce qui retarde le projet, c'est tant et aussi longtemps qu'on ne sait pas où la voie de contournement va se situer. Là, présentement, avec le positionnement de la voie de contournement, pour nous, il n'y a pas de problème. On a eu, juste pour donner une information, le printemps dernier, un promoteur qui, juste un petit peu plus bas, a développé 33 terrains qui vont être à peu près à la même distance que la rue Lajoie et ces terrains-là se sont vendus, les 33 terrains, dans l'espace d'un mois et demi. Alors, vous voyez...

**LE PRÉSIDENT :**

2420

Là, vous parlez des terrains sur la rue Guertin, c'est ça?

**M. MARIO PROVENCHER :**

2425 Oui, c'est ça, la rue Guertin. Alors, vous voyez que les gens sont sensibilisés, les gens  
n'ont pas peur de la voie de contournement. Alors, Rouyn-Noranda, on est en pleine expansion, on  
est en manque de terrains. Il faut trouver des endroits où est-ce qu'on peut développer des terrains  
pour justement que les gens puissent bâtir des maisons. Malheureusement, Rouyn-Noranda, c'est  
2430 meilleurs terrains possible pour que les gens puissent construire à un coût moindre.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Dériger?  
2435

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste pendant qu'on a la carte, tout à l'heure vous avez parlé d'un corridor de 100 mètres  
à partir de l'emprise du ministère. Je n'ai pas l'échelle, donc je ne sais pas si... est-ce que le 100  
2440 mètres fait en sorte qu'il y aurait des lots qui sont indiqués sur la carte, qui ne pourraient pas s'y  
construire?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2445 Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, le 100 mètres permet de faire ces deux...  
2450

**M. PIERRE MONFETTE :**

Oui, oui, oui.

2455 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parfait.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2460 Mais sur la carte, le tracé potentiel c'est le pointillé rouge, alors que le jaune c'est notre  
piste cyclable. Alors, c'est sûr qu'on inclut cette zone-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2465

O.K. À partir du tracé jusqu'à maintenant ce qu'on a sur les plans, là.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2470

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2475

Pour ne pas partir de tracé qui pourrait être déplacé ou quoi que ce soit.

**M. PIERRE MONFETTE :**

Bon. Plus il s'éloigne, c'est sûr que, bon, le monde serait plus heureux.

2480

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez travaillé avec le Club quad puis l'Association du club quad Abitibi-Témiscamingue pour la réalisation, en fait, d'un nouveau tracé pour ces utilisateurs de véhicules hors-route?

2485

**M. PIERRE MONFETTE :**

Nous avons un comité permanent avec les VHR.

2490

**LE PRÉSIDENT :**

O.K., parfait. De quelle façon la Ville va s'impliquer pour la réalisation de ce tracé au niveau du Club quad?

2495

**M. PIERRE MONFETTE :**

On va être beaucoup plus accompagnateur, parce que là, c'est sûr que le ministère des Transports a offert de payer la totalité des frais de relocalisation de leur piste. Donc là, ce sera aux gens des clubs à faire valoir leurs besoins et nous, on les accompagnera le mieux qu'on peut.

2500

**LE PRÉSIDENT :**

Sauf qu'on sait que donc le circuit de motoneige est beaucoup plus développé que le circuit VTT.

2505

**M. PIERRE MONFETTE :**

Tout à fait.

2510 **LE PRÉSIDENT :**

2515 En fait, le sentier de motoneige est beaucoup plus complet que celui des quads ou des VTT. Maintenant, il y avait une carte, je pense que c'était le DA24 ou 25, où finalement on nous indiquait le projet du Club quad pour avoir un tracé de sentier beaucoup plus grand que ce qu'ils ont à l'heure actuelle. Dans une réponse que vous nous avez transmise, je ne me souviens plus du DQ, mais vous aviez mentionné à ce moment-là qu'il y avait des sommes d'argent qui pouvaient être disponibles dans le cadre des choses forestières, des redevances forestières et que ces argents-là pouvaient être utilisés à des fins, justement, de réalisation de tracés.

2520 Est-ce que la Ville entend utiliser certaines de ces sommes d'argent que vous recevez en redevances pour, effectivement, aider les clubs quad, le Club quad?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2525 C'est déjà le cas.

**LE PRÉSIDENT :**

2530 C'est déjà le cas?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2535 Oui. On a déjà supporté plusieurs tronçons, soit motoneige, soit quad, via ce qu'on appelle le volet 2.

**LE PRÉSIDENT :**

2540 Donc, on peut penser que dans le futur, après que le ministère aura réalisé ses travaux, donc c'est ça. Est-ce que ce sont les clubs qui font leurs travaux ou la Ville les aide à réaliser les travaux, les tracés?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2545 Généralement, les clubs prennent des sous-traitants. Ils font beaucoup de bénévolat aussi, là. Il faut dire qu'ils s'aident. Il faut dire, peut-être mentionner une chose, c'est que le volet 2 c'est une subvention gouvernementale. Donc, on est toujours dépendant de la recevoir ou pas. Actuellement à l'heure où on parle, bon, on a eu une indication que le volet 2 serait renouvelé, mais on n'a pas encore les paramètres. Donc là, prendre un engagement formel que nous allons subventionner, bien, selon les disponibilités financières.

2550 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous allez accompagner financièrement si les subventions suivent.

2555 **M. PIERRE MONFETTE :**

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

2560 Parfait. Merci, Monsieur Monfette. Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2565 Deux autres petites questions. Tout à l'heure, monsieur Bureau de la SDC nous a présenté une liste de projets pour revitaliser, si on veut, le centre-ville si jamais le projet se faisait et qu'il serait libéré des camions, donc il avait des projets : embellissement, revitalisation, mobilier urbain. Est-ce que la Ville a commencé une réflexion à ce sujet-là? Est-ce qu'il y a des discussions qui ont été faites avec le SDC ou ça s'est penché sur le devenir de cette route 117, si jamais il y avait le projet de contournement?

2570

**M. PIERRE MONFETTE :**

C'est tout à fait préliminaire.

2575 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Préliminaire?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2580

Ah, oui. Tout à fait préliminaire. C'est sûr qu'on s'interroge sur le lendemain, une fois que la route sera notre propriété, bon, comment on va la réaménager et l'intégrer dans notre vie dynamique de notre centre-ville, mais on n'a pas encore de plan précis.

2585 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et ça, cette réflexion-là, vous allez la faire avec le milieu, avec les gens du centre-ville et les organismes du milieu et tout ça?

2590 **M. PIERRE MONFETTE :**

Oui. Tout à fait.

**M. MARIO PROVENCHER :**

2595 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2600 Peut-être une dernière question. Il a été question d'un plan, en fait d'une proposition d'un règlement de camionnage.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2605 Pardon?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

D'un règlement de camionnage. Vous savez, les tracés pour les camions?

2610 **M. PIERRE MONFETTE :**

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2615 Bon. C'est une proposition qui avait été présentée par la Ville. Est-ce que depuis que ça a été présenté, est-ce qu'il y a eu des ajustements à ce plan-là?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2620 Non.

**M. MARIO PROVENCHER :**

2625 Pas encore.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2630 Est-ce qu'il y a eu, de votre côté, est-ce que la Ville, est-ce qu'il y a eu des réactions des camionneurs ou des entreprises qui ont fait suite à cette présentation-là?

**M. PIERRE MONFETTE :**

2635 Pas à notre niveau.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pas à votre niveau. O.K., merci.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur le maire, et merci, Monsieur le directeur de l'Aménagement du territoire.

**M. PIERRE MONFETTE :**

2645

Ça m'a fait plaisir

**M. MARIO PROVENCHER :**

2650

Merci beaucoup. Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

2655 Merci, bonsoir. Monsieur Jean-Claude Loranger, s'il vous plaît, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda. Bonjour, Monsieur Loranger! Je vois que vous êtes accompagné. Donc, Madame, si vous voulez bien vous nommer, s'il vous plaît.

**Mme JULIE BOUCHARD :**

2660

Julie Bouchard, vice-présidente exécutive et directrice générale de la Chambre de commerce de Rouyn-Noranda.

**LE PRÉSIDENT :**

2665

Bonsoir, Madame Bouchard! Bonsoir, Monsieur Loranger!

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

2670

Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous écoutons.

2675

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

Dans un premier temps, bon, je vais intervenir à titre de président de la Chambre de commerce, donc j'aimerais positionner la Chambre de commerce. Je vais tenter de faire un survol

2680 du mémoire, je vais m'attarder davantage sur les conclusions à la fin. Je ne lirai pas le mémoire au complet, donc vous allez devoir me suivre au fur et à mesure des pages que je vais tourner.

2685 Donc, d'entrée de jeu, j'aimerais vous mentionner que la Chambre de commerce de Rouyn-Noranda représente au-delà de 1 100 membres et qu'ils sont répartis dans tous les secteurs d'activité de la région. C'est un regroupement volontaire de gens d'affaires, de commerçants et de toutes personnes qui partagent sa mission. Puis elle est financée à même les cotisations et les revenus de ses activités.

2690 La mission de la Chambre comme telle, elle a comme objectif de dynamiser l'économie de la région afin de s'assurer de la croissance de Rouyn-Noranda en concertation avec nos entrepreneurs et les organismes socioéconomiques. Donc, vous allez comprendre que notre mémoire va être davantage teinté au niveau économique, même s'il y a un aspect sécurité qu'on va faire valoir dans le cadre du dépôt du mémoire.

2695 Peut-être un bref historique de la 117 ou sur le tracé. Vous vous rappelez que la route 117, c'est reconnu comme une route transcanadienne. Donc, qui a une orientation nord-sud à partir des routes Décarie jusqu'à l'autoroute 66 à la frontière de l'Ontario. C'est également la colonne vertébrale et la voie de pénétration vers l'Abitibi et le nord de la province. Et c'est la principale voie de circulation, on l'oublie souvent aussi, qui permet le transport des matières premières vers le Sud et des marchandises vers le Nord et l'Ouest canadien. Peu de gens sont au courant de ça que  
2700 plusieurs camionneurs transitent pour des déplacements vers l'Alberta et la Colombie-Britannique.

L'historique de la démarche de la voie de contournement, c'est depuis bientôt 40 ans. 40 années que la Ville de Rouyn-Noranda et maintenant la MRC de Rouyn-Noranda est en attente de cette voie de contournement là. Donc c'est peu dire, 40 ans.

2705 Les premières études ont débuté en 1970 et c'est en 1972 que les premières études ont été faites par le ministère des Transports (MTQ). Entretemps, il est important de mentionner que quatre carrefours giratoires se sont construits à Val-d'Or dans l'axe de la 117 et il y a d'importants travaux qui furent réalisés partout dans la région, tandis qu'à Rouyn-Noranda, on était toujours en  
2710 attente.

En 1992, il y a eu un tracé qui a été étudié, soit la voie de contournement du côté sud et on est arrivé à la conclusion que c'était trop dispendieux et à ce moment-là, on a décidé d'utiliser un tracé de voie de contournement vers le nord. Donc, ce qui a retardé encore le projet.

2715 Février 2006, c'est finalement là qu'on a eu une conférence de presse par la ministre des Transports du Québec, madame Julie Goulet, qui annonçait finalement le projet. Et de 2006 à 2008, on a eu les études pour déterminer le tracé, le tracé qui nous est actuellement proposé.

2720 Ce qui serait important de rappeler aussi, c'est que ce projet-là est évalué à 75,3 M\$.  
 Donc, il devrait débiter en 2011 pour une mise en service en 2013 avec des travaux  
 complémentaires en 2014. Il y a quatre objectifs qui sont poursuivis par cette voie de  
 contournement là : 1, c'est améliorer la sécurité et maintenir la fonctionnalité de la route 117, qui  
 est une route nationale et transcanadienne, comme on le mentionnait tantôt; améliorer la qualité de  
 2725 vie des résidants de Rouyn-Noranda par le transfert d'une partie importante du trafic lourd vers la  
 voie de contournement qui, actuellement, est concentrée au centre-ville; éliminer le problème  
 d'incompatibilité entre la circulation des camions en transit et les activités urbaines au centre-ville;  
 et, finalement, réaliser le projet avec le moins d'impact possible sur l'environnement.

2730 Les intérêts de la Chambre dans ce projet-là – les intérêts y sont multiples. La Chambre, à  
 plusieurs reprises, a offert une tribune aux différents représentants du ministère pour permettre de  
 présenter le projet qui est en devenir aux leaders et aux décideurs socioéconomiques de Rouyn-  
 Noranda. Il est important, comme je vous le mentionnais tantôt, de rappeler que l'intérêt de la  
 Chambre ne se situe pas seulement au niveau des impacts économiques pour les entreprises  
 2735 régionales, la création d'emplois directs et indirects, mais également pour la sécurité,  
 particulièrement au centre-ville de Rouyn-Noranda sur le tronçon Larivière, avenue du Lac et rue  
 Principale et Gamble, ainsi que le populeux quartier résidentiel Dallaire divisé par le boulevard  
 Québec.

2740 Il est primordial pour la Chambre de bien faire connaître également sa position par rapport  
 au transport de personnes et des marchandises sur cet axe routier stratégique, car dans un  
 contexte où Rouyn-Noranda constitue un noeud de convergence de l'Abitibi Ouest, du réseau  
 routier du Témiscaminque et du Nord ontarien où le développement des activités minières  
 s'intensifie et que les activités forestières reprennent, les déplacements par camion et le  
 2745 déplacement des personnes seront en forte croissance dans la région. Donc, il faut tenir compte  
 de ce qui s'en vient et pas seulement ce qu'on a actuellement.

2750 Nous espérons vivement que ces audiences vont inciter à l'écoute et à la collaboration des  
 différents acteurs plutôt qu'à l'affrontement. On considère que c'est important qu'on réussisse à  
 s'entendre pour ne pas retarder cette voie de contournement là, tant les gens qui ont des  
 préoccupations environnementales, des préoccupations de milieux que par rapport aux  
 préoccupations économiques.

2755 Il est également important de se rappeler que chaque jour, il y a 7 000 véhicules, dont  
 2 300 camions entrent ou sortent de Rouyn-Noranda via la route 117. La voie de contournement  
 enlèverait 3 500 véhicules et 700 camions qui transitent par le centre-ville de Rouyn-Noranda.

2760 Les facteurs qui motivent le projet : lorsqu'on regarde les quatre facteurs qui ont émergé  
 des grandes orientations du plan de transport de l'Abitibi-Témiscaminque de 2002 à 2007, il y avait  
 quatre grandes orientations : une était de faciliter le déplacement de personne; augmenter  
 l'efficacité du transport des marchandises; accroître la sécurité et la qualité de la fonctionnalité du  
 réseau routier; et améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement; et favoriser le  
 développement socioéconomique.

2765 Donc, on est d'avis, la Chambre est d'avis que le tracé actuel répond à ces quatre facteurs-là.

2770 Également, dans notre mémoire, on s'est permis de tirer certaines statistiques au niveau de l'observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, qui est une unité qui est affiliée au CRIQ, qui fait des recherches dans différentes sphères d'activité, et on a sorti différents tableaux qui confirment l'importance d'avoir une voie de contournement à Rouyn-Noranda. Notamment, le nombre de véhicules en circulation selon le type de véhicule et l'utilisation. Lorsqu'on regarde ça, il y a chaque jour, comme je disais tantôt, 7 000 véhicules, dont 2 300 camions qui passent par Rouyn-Noranda.

2775 Lorsqu'on regarde également un tableau qui donne les déplacements entre le domicile et la ville de travail des travailleurs dans la MRC de l'Abitibi-Témiscamingue et autres, en 2006, et qu'on extrait pour Rouyn-Noranda, on se rend compte qu'il y a 1 410 travailleurs de l'extérieur qui travaillent sur le territoire de Rouyn-Noranda, donc qui utilisent nos infrastructures routières. Il y a 16 155 citoyens de Rouyn-Noranda qui utilisent également ces infrastructures routières là. Donc, pour 17 565. Et il y a 1 370 résidents de Rouyn-Noranda qui se déplacent vers l'extérieur pour aller travailler hors de la Ville de Rouyn-Noranda. Donc, qui également sont susceptibles d'emprunter cette voie de contournement là.

2785 Également, lorsqu'on regarde un tableau qui nous donne le nombre de camions lourds et de tracteurs routiers en circulation comme région de résidence du propriétaire et le nombre d'accidents impliquant au moins un camion lourd et un tracteur routier, selon la nature des blessures, on constate que malgré la diminution de camions lourds, ceux en résidence en Abitibi-Témiscamingue, le nombre d'accidents routiers est en nette progression, qu'il soit mortel, grave ou léger. Ce qu'on constate, c'est qu'avec la reprise des activités de l'industrie forestière, dont le transport de bois en longueur et de produits finis est majoritairement assuré par des transporteurs de la région, le danger d'accident sera accru.

2795 Il est très important également de tenir compte que parmi les 2 300 camions qui circulent à Rouyn-Noranda, dont 700 qui transitent chaque jour au centre-ville de Rouyn-Noranda et dans la zone résidentielle Dallaire, plusieurs transportent des matières dangereuses, faute d'avoir une voie de contournement. En cas de déversement accidentel ou de déflagration, il faudrait évacuer de nombreux commerces et résidences, sans oublier les victimes que ces accidents pourraient occasionner. On parle bien entendu du centre-ville.

2800 C'était pour un peu l'aspect sécurité. Si on regarde du côté des enjeux économiques et environnementaux, au niveau de l'investissement on parle de 75,3 M\$, comme je mentionnais tantôt, dont une partie importante de ces dépenses profite aux fournisseurs établis dans la région. Les présentes audiences obligent le report de certains travaux qui étaient prévus en 2010. Donc, il y avait une phase de 10 M\$ qui devait se réaliser en 2010 et cette phase de 10 M\$ là est retardée.

2805

2810 Au niveau de la création d'emplois, le projet de la voie de contournement créerait 814 emplois pendant la construction, soit 271 emplois par année. Toute l'économie de la région bénéficie des retombées du projet. Un projet routier d'envergure ne constitue pas seulement une dépense, mais constitue un développement économique d'une région par la création d'emplois. On le voit, le gouvernement, lorsqu'il a voulu relancer l'économie a investi massivement dans les infrastructures routières. Et avec les périodes de resserrement budgétaire actuelles, je vous dirais qu'effectivement, la Chambre de commerce a des craintes que si le projet est retardé il ne puisse se réaliser à court terme.

2815 Une autre chose qui est importante, c'est l'engorgement. Tantôt, on vous en a fait mention avec les statistiques, donc il y a forcément un engorgement au centre-ville. Cet engorgement-là, c'est un problème coûteux à deux niveaux : 1, la présence de nombreuses mines sur le territoire a donc un impact considérable sur le transport, puisque les réseaux routier et ferroviaire de la région servent au transport de minerais, des matières métalliques recyclables et des produits transformés.

2820 Par ailleurs, comme les mines situées au nord du 49e parallèle sont dans la région Nord-du-Québec et constituent souvent une source d'approvisionnement pour les usines de transformation de l'Abitibi-Témiscamingue et que certaines minières envoient leur minerai traiter hors de leur site d'exploitation, les réseaux de transport de la région sont d'autant plus sollicités, particulièrement celui de Rouyn-Noranda, car on a Xstrata Cuivre et Fonderie Horne, qui est la seule usine de smeltage dans la région, qui transportent environ 3,6 M de tonnes de minerais et de produits miniers par année vers sa raffinerie.

2830 Comme je le mentionnais tantôt, l'effervescence de l'industrie minière et les retombées qu'elle entraîne, tels la distribution des biens et des services des fournisseurs et les déplacements des travailleurs, impliquent des mouvements de véhicules plus fréquents sur les artères du centre-ville et celles des boulevards qui traversent le quartier Dallaire où résident plus ou moins 1300 familles. Donc, il y a une énorme pression sur le trafic au centre-ville et cette pression-là fait que ça occasionne des retards dans les livraisons pour les commerçants au centre-ville puis ça congestionne le trafic.

2840 L'autre chose qui est importante de mentionner également c'est que cette congestion de trafic là au centre-ville via les camions qui partent et qui arrêtent et qui repartent de façon continue, on sait qu'à ce moment-là, en termes de production de gaz à effet de serre, c'est beaucoup plus important, un camion qui doit arrêter et repartir avec une charge, parce qu'il doit fournir une pleine puissance. Par contre, avec une voie de contournement, on peut penser qu'à ce moment-là, il y aurait beaucoup moins de gaz à effet de serre qui seraient émis.

2845 Donc, la Chambre de commerce, les préoccupations soulevées. Bon, à la Chambre de commerce, on a analysé les doléances du Comité pour une alternative à la voie de contournement de Rouyn-Noranda qui entend protéger la paix et la tranquillité des trois quartiers résidentiels. Compte tenu des impacts subis par la population en général, la réalisation de la voie de contournement ne doit pas être retardée par des irritants qui, à notre avis et au contraire de certaines craintes exprimées, a plusieurs aspects positifs.

2855 Si on regarde au niveau de l'aspect sur le milieu humain, je pense qu'il y a eu des efforts au niveau du ministère à regarder certaines alternatives pour adapter cette voie de contournement là aux préoccupations des citoyens. On pense, entre autres, on parlait tantôt de murs antibruit, de reboisement, d'écran visuel au carrefour giratoire sur la route 101. On pense également à une signalisation et accès aux extrémités est de la rue Larivière pour nos commerçants et pour les camionneurs.

2860 Au niveau de l'impact sur le milieu physique et biologique, vous allez comprendre qu'au niveau de la Chambre de commerce, on ne possède pas l'expertise pour émettre une opinion à ce niveau-là, donc on va se référer davantage aux experts du ministère de l'Environnement et ceux du BAPE pour en juger.

2865 Au niveau de la surveillance et le suivi environnemental, parce qu'on sait que pour certaines personnes c'est une préoccupation. On pense que tant le ministère que le BAPE sont également en mesure de s'assurer que les travaux vont être faits selon l'encadrement qui va être donné, et également le Comité, actuellement, de protection, là, va sûrement être aussi en mesure de faire un suivi adéquat au projet.

2870 Il y a également des répercussions positives au projet. On n'en parle pas beaucoup, mais il y en a certaines. On parle entre autres de sentiers récréatifs pour les motoneiges et les quads – vous y avez fait allusion tantôt. Actuellement, le boisé est utilisé par des motoneigistes et autres conducteurs de quad. La construction de la voie de contournement serait une opportunité pour les résidants des quartiers riverains, car... bien en tout cas, la confirmation  
2875 qu'on a eue, c'est que le MTQ financerait l'aménagement de nouveaux sentiers de quad et de motoneige à l'est de la voie de contournement, donc plus éloignés du quartier résidentiel, ce qui pourrait contribuer à mettre fin à la pratique de la motoneige et de quad hors sentier. Ça serait un avantage important pour les résidants, sachant que la majorité des accidents impliquant ces VTT sont constatés hors piste.

2880 Également, les motoneiges et quads sont aussi la cause de pollution par le bruit, car selon... dépendamment du modèle, on passe à 80 et à 105 dB(A) qui équivalent au bruit de 100 automobiles en ce qui concerne la motoneige; quant au quad, on parle de 15 à 30 automobiles qui équivalent à un quad.

2885 On parle également, le MTQ construirait également une piste cyclable de 7 kilomètres qui serait asphaltée et qui desservirait le quartier Montée du Sourire à l'ouest de la voie de contournement. Donc, qui relierait la piste actuelle d'Osisko et le parc linéaire Rouyn-Noranda-Taschereau, la route verte. Donc, c'est un investissement profiterait à l'ensemble de la  
2890 population. Donc, pas seulement aux gens du quartier, c'est l'ensemble de la population qui en bénéficierait.

2895 Et on l'a effleuré un petit peu tantôt, puis qui est très important également pour la  
Chambre de commerce, c'est que le boisé actuellement utilisé par la pratique de sports  
motorisés et autres est un secteur où la Ville de Rouyn-Noranda projette un développement.  
On le voit sur la photo. Avec tout le développement minier qu'il y a actuellement ici à Rouyn-  
Noranda et dans la région Abitibi-Témiscamingue, on est en manque de terrains actuellement.  
Et c'est important, si on ne veut pas freiner le développement de notre secteur minier qui veut  
recruter de la main-d'œuvre, d'être capable d'attirer de la main-d'œuvre de l'extérieur et d'être  
2900 capable de les loger, bien entendu. Et actuellement, c'est une problématique, la pénurie de  
terrains au niveau de la Ville de Rouyn-Noranda. Et c'est une problématique également au  
niveau des logements. On manque de logements. Les taux de vacance sont à zéro. Donc, il  
faut être capable de faire un aménagement du territoire qui ne freinera pas, en tout cas,  
adopter un tracé qui ne freinera pas le développement domiciliaire.

2905 Donc, en conclusion et recommandation, la Chambre de commerce et d'industrie de  
Rouyn-Noranda n'a pas la prétention d'être autre que ce qu'elle est avec plus de 1 100  
membres, soit de représenter le plus important réseau d'affaires de l'Abitibi-Témiscamingue.  
Aussi, notre intervention auprès du BAPE répond à sa mission de favoriser les initiatives  
2910 structurantes et le développement social et économique de Rouyn-Noranda. Donc, notre  
mémoire démontre que si les retombées économiques directes et indirectes ne sont pas  
négligeables, c'est principalement la sécurité qui soutient majoritairement chacun des  
chapitres.

2915 Cependant, il faut savoir ou se rappeler certains faits : 1, les camions avec le  
développement minier; l'industrie du camionnage est appelée à se déplacer avec des pièces  
quand même énormes. Et, actuellement, qu'on prenne la voie de contournement par le  
boulevard Québec ou qu'on prenne par la rue Murdock, il y a un viaduc et certaines pièces ne  
passent pas sous le viaduc. Il n'a pas été construit en fonction de ça. Donc, lorsqu'il y a des  
2920 pièces importantes pour le développement du secteur minier, ça oblige les camions à prendre  
des voies d'évitement, et à ce moment-là, bon, on parle de modification de gaz à effet de serre  
et également, ce n'est peut-être pas nécessairement toujours des routes des plus sécuritaires,  
parce qu'elles ne sont pas aménagées pour ce type de transport là. Donc, on pense que c'est  
important de prendre ça également en considération.

2925 Également, il y a le plan de développement de la Ville de Rouyn-Noranda. On l'a  
effleuré un petit peu tantôt, le plan d'urbanisme. Il y a des travaux préliminaires qui sont faits  
actuellement, qui prévoient que le plan d'urbanisme va se faire sur le boulevard Rideau,  
idéalement. Parce que tantôt le maire le mentionnait, bon, on a une problématique particulière  
2930 à Rouyn-Noranda, c'est qu'on a des zones où on a de la glaise et des zones où c'est un peu  
plus de roc, donc il faut tenir compte de ça. Donc, l'endroit pour prendre pour de l'expansion  
commerciale est quand même limitée. Et si on fait un développement commercial sur le  
boulevard Rideau où actuellement transite une bonne majorité du trafic lourd qui emprunte le  
boulevard Québec ou qui emprunte la rue Gamble au centre-ville, il va y avoir là également un  
2935 niveau de congestion important qui risquerait de mettre en péril la sécurité des piétons et je  
dirais la sécurité des enfants, parce qu'également, au centre-ville, il y a également beaucoup

2940 d'infrastructures scolaires et, également, avec la population vieillissante – en tout cas, ce n'est pas écrit dans le mémoire, là, mais de plus en plus on voit des gens circuler avec des petits véhicules adaptés. Et lorsque ces gens-là côtoient le camionnage, je pense que c'est également à prendre en considération qu'au niveau sécuritaire, il y a des risques effectivement à ce niveau-là.

2945 Le projet de la voie de contournement aurait normalement fait une levée – ce qui est important aussi, c'est que normalement ce projet-là aurait fait une levée de boucliers parmi les commerçants de Rouyn-Noranda, plus particulièrement les 48 commerces sensibles au transit. Vous l'avez vu tantôt avec les propos du président de la SDC, contrairement à ça, la Chambre de commerce, on a été encouragé par ces 48 commerçants-là à déposer un mémoire et signifier qu'on avait leur appui à ce niveau-là pour intervenir de façon favorable auprès des audiences du BAPE.

2950 J'en ai parlé tantôt, je n'y reviendrai pas, les matières dangereuses qui sont transportées, on en a de plus en plus. Et avec les projets de mine à ciel ouvert, entre autres on parle du projet Joanna au niveau de la mine Aurizon où, actuellement, il y a des études qui parlent de transporter le minerai qui serait traité au nord de La Sarre. Donc, ce minerai-là emprunterait le centre-ville, et on parle qu'il y aurait du cyanure qui pourrait être transporté dans ces camions-là. Du cyanure à l'état brut, on va s'entendre, là, mais c'est quand même des produits qui sont considérés comme des matières dangereuses, il y a certaines protections à avoir.

2960 Également, il y a les nombreux projets miniers et la reprise, j'en ai parlé tantôt, dans le secteur forestier et les PME. Parce que quand on parle d'un développement minier important, ce n'est pas sans entraîner également un développement de la PME. Donc, nos PME sont actuellement également en phase d'expansion. Donc, on risque d'attirer également de nouvelles familles. Donc, on pense à une voie de contournement en fonction de ce qu'on constate actuellement. Mais à la Chambre de commerce, on est d'avis qu'il faut également regarder cette voie de contournement là en fonction de tout ce qui se passe actuellement en termes de développement économique, de venue de nouvelle population à Rouyn-Noranda pour assurer la... travailler dans les mines et tout ça, donc il faut...

2970 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur, excusez-moi deux secondes. – Monsieur Monfette, pouvez-vous rester? J'ai une question pour vous que j'ai oublié de vous demander tantôt. Je m'excuse, mais j'apprécierais, merci. – Excusez-moi de vous avoir dérangé, Monsieur Loranger.

2975 **M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

2980 Aucun problème. J'en ai parlé également tantôt, la voie de contournement qui réduirait le temps de parcours des usagers en transit et une meilleure fluidité du trafic, donc une réduction des gaz à effet de serre.



Finalement, la voie de contournement permettrait un développement plus harmonieux du centre-ville en développant une rue piétonne. Le président de la SDC en a parlé passablement tantôt, donc je vais aller rapidement là-dessus.

2985           Donc, la sécurité et le bruit. Également, une chose qui est importante c'est au sujet de la sécurité et du bruit qui inquiètent le Comité. La voie de contournement serait entourée – bon, on en a parlé tantôt – d'un talus et clôturée pour rendre les lieux sécuritaires. Malgré la voie de contournement, le quartier Montée du Sourire demeurerait l'un des plus calmes du secteur urbain de Rouyn-Noranda, car 225 mètres séparent la plus proche maison du quartier Montée du Sourire, soit l'équivalent de deux (2) terrains de football.

2990           Donc, encore une fois, il ne faut surtout pas oublier que la voie de contournement enlèverait chaque jour 3 500 véhicules, dont 700 camions qui passent actuellement par les artères de Rouyn-Noranda!

2995           Donc, en conclusion, dans la mesure où les autorités compétentes jugeront que le projet répond aux normes environnementales et aux exigences de la Ville de Rouyn-Noranda et du gouvernement en matière de sécurité routière, la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda prend position en faveur du projet tel que présenté. Et, en conclusion, la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117, représente un atout important pour notre Ville, mais aussi pour toute la région en termes de gestion de la circulation, de développement économique, de création d'emplois, de réduction des polluants atmosphériques et pour la santé et la sécurité des usagers et de la population.

3000           N'oublions pas que la 117 sert non seulement aux automobiles, aux motocyclistes et aux camions, mais également aux autobus urbains, aux scolaires, aux véhicules de service d'utilité publique, et lorsqu'on parle d'engorgement et qu'on a des véhicules de service public qui doivent se déplacer au centre-ville, il faut prendre ça en considération.

3005           La Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'avoir permis l'examen objectif du projet de la voie de contournement de Rouyn-Noranda, et on souhaite que la commission procède à cet examen et fasse les constats et recommandations favorables à ce projet, au bénéfice de l'ensemble de la population, des usagers et des entreprises de l'Abitibi-Témiscamingue et des camionneurs et visiteurs de la région de Rouyn-Noranda.

3010           Et on souhaite que – on est conscient qu'il y a des améliorations qui peuvent être apportées au projet, au tracé actuel pour répondre aux préoccupations des citoyens, mais on souhaiterait que ces modifications-là ne retardent pas le projet, n'aient pas pour objectif de retarder le projet qui est de, comme je mentionnais depuis tantôt, est attendu depuis 40 ans.

3020           Donc, ça termine ma présentation.

**LE PRÉSIDENT :**

3025

Merci, Monsieur Loranger. Je voudrais juste apporter une précision, parce que dans votre mémoire on dit que le fait d'avoir des audiences publiques retarde le projet d'un an. J'aimerais juste dire que parallèlement aux travaux de la commission d'enquête et d'audiences publiques du BAPE, il y a également une analyse environnementale qui est faite par les

3030

analystes du ministère du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs. Contrairement au BAPE qui a quatre mois pour faire les audiences publiques et remettre son rapport, les analystes qui font l'analyse environnementale au ministère n'ont pas de délai. Ça peut leur prendre deux mois, comme ça peut leur prendre huit mois avant de déposer leur analyse.

3035

Donc, il faut comprendre que ce n'est pas vraiment la faute du BAPE. Le BAPE fait son travail comme il se doit de le faire, mais la ministre prend sa décision non seulement sur le rapport que le BAPE dépose, mais également aussi sur l'analyse environnementale qui est faite par ses fonctionnaires.

3040

Cette précision étant apportée, dans votre mémoire il est mentionné que le temps, que les temps de congestion s'allongent. Est-ce que vous pourriez me préciser votre pensée là-dessus, quand vous parlez de temps de congestion? Ça peut représenter combien?

3045

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

Bon, on n'a pas fait l'évaluation en tant que telle. Les données qu'on a obtenues proviennent, comme je vous mentionnais tantôt, au niveau de l'observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue et des vérifications qu'on a faites de façon visuelle. On est conscient qu'au centre-ville, actuellement, avec le transport lourd qui transite par le centre-ville, il y a une congestion. C'est très long circuler par le centre-ville.

3050

Bon, vous allez dire qu'ici en région, prendre une demi-heure puis partir de chez toi puis aller à ton travail, ce n'est pas énorme quand on regarde la région de Montréal, des grands centres, mais on est habitué à des durées de trajet beaucoup plus courtes que ça. Donc, actuellement, ce trafic-là ralentit la circulation au centre-ville. Et, en plus, je veux dire, ces camions sont de plus en plus lourds, en tout cas, ont de plus en plus de remorques – on en voit maintenant avec deux remorques – donc, tout l'aspect sécurité au niveau des automobilistes également, au niveau visibilité, donc ça exige... puis le centre-ville n'est pas conçu pour recevoir du trafic de ce type-là.

3055

3060

Bon, le boulevard Québec, qui est une voie de contournement, si on veut, du côté sud, mais si on regarde ceux qui passent au centre-ville, le centre-ville n'est pas conçu en termes de largeur de rue et tout ça. Donc, il y a forcément une congestion parce qu'il y a une affluence de plus en plus importante également au niveau du développement commercial. Parce qu'une région comme la nôtre qui se développe beaucoup avec le secteur minier, les PME, c'est

3065

entendu qu'également ça amène beaucoup de population. Donc, au niveau de la ville, on anticipe que – d'ici combien de temps, Julie?

3070

**Mme JULIE BOUCHARD :**

Bien, on dit 20 ans.

3075

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez vous nommer s'il vous plaît, Madame Bouchard.

**Mme JULIE BOUCHARD :**

3080

Julie Bouchard. Je dois dire aussi, je dois ajouter que justement tous les projets ont amené le développement de quartiers, comme quartier 20, le quartier Granada, d'autres quartiers autour, que ces gens-là, majoritairement, soit qu'ils travaillent dans les minières qui sont situées le long de la 117 ou à la Horne ou au centre-ville ou dans les quartiers industriels.

3085

D'ailleurs, il y a une deuxième phase du quartier industriel qui est après se faire à Rouyn-Noranda et c'est ça qui amène de la congestion, parce que les quartiers qu'on appelle résidentiels, qui sont à 5 ou 10 kilomètres de Rouyn-Noranda et plus, bien, ça amène plus de circulation, de véhicules automobiles aussi.

3090

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

Je n'ai pas fait mention dans... il est écrit dans le mémoire, là, puis je n'en ai pas fait mention dans la présentation, mais il y a également une chose qui est importante à prendre en considération, c'est que Rouyn-Noranda est également une ville administrative. Donc, il y a beaucoup de bureaux de la fonction publique. Donc, il n'est pas rare que les deux conjoints soient sur le marché de l'emploi.

3095

Et, je vais dire, les employeurs au centre-ville sont répartis. On n'a pas une concentration, comme on perdait certains endroits. Exemple, comme à Bromont, on arrive avec une usine IBM où tout le monde part d'un tel endroit. Donc, la circulation est quand même éclatée au centre-ville, qui fait que les gens empruntent plusieurs trajets, donc il y a forcément une congestion au niveau du centre-ville par le nombre de véhicules automobiles. Également, parce que les distances sont quand même importantes. On l'a mentionné tantôt, c'est une Ville qui est quand même très étendue, puis au niveau des infrastructures de transport urbain, bon, je veux dire, il y a l'autobus, mais il n'y a pas de métro ici. Donc, je veux dire, quand on parle l'hiver, les froids, bon, je veux dire ce n'est pas pensable de partir à pied non plus. Donc, on peut avoir des bonnes intentions, mais on peut se décourager rapidement par les grands froids.

3100

3105

3110

Donc, tout ça fait que les gens ont l'habitude de prendre beaucoup leur automobile, les deux travaillant, le transport lourd, le développement minier, le développement de la PME, tout ça, on concentre ça au centre-ville de plus en plus. Donc, la voie de contournement c'est inévitable. C'est pour ça que la Chambre de commerce, on considère qu'elle devrait être faite le plus rapidement possible, sinon ça va nuire à notre développement.

3115

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Loranger. Monsieur Dériger?

3120

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être une question. En fait, c'est un peu dans le même esprit que vous avez parlé tout à l'heure. En fait, ce que je comprends c'est que selon vous, en fait la voie de contournement, mais on parle toujours d'une voie de contournement pour le transit.

3125

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

Oui.

3130

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis vous, vous voyez aussi d'une autre façon. C'est que vous dites : oui, transit, mais aussi, ça va servir pour les gens qui vont se déplacer, qui demeurent en périphérie du noyau urbain, par exemple.

3135

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

Effectivement. Parce que vous regardez, je veux dire, bon, le quartier dans le coin des Lilas...

3140

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On parlait d'Évain tout à l'heure.

3145

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

On parle d'Évain, on parle également des gens qui demeurent sur Saguenay au bout du quartier des Lilas. Je veux dire, les minières se développent beaucoup le long de la 117. Donc, cette voie de contournement là va servir également au transport automobile des gens qui vont au travail le matin. Donc, c'est non négligeable à ce niveau-là et ça va permettre de décongestionner le centre-ville également à ce niveau-là.

3150

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3155

O.K. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3160

Merci, Monsieur Loranger. Merci, Madame Bouchard.

**M. JEAN-CLAUDE LORANGER :**

3165

Merci.

**Mme JULIE BOUCHARD :**

Merci.

3170

**LE PRÉSIDENT :**

3175

Et je vais faire venir monsieur Monfette, s'il vous plaît. Ça ne sera pas long, Monsieur Monfette, c'est une petite question très simple. Monsieur Monfette, la question que j'ai oublié de vous demander tantôt, c'est par rapport aux pistes cyclables. On sait que le ministère va refaire une bonne partie de la piste cyclable. Maintenant, la piste Rouyn-Sud, présentement, elle est en poussière de pierre, c'est ça?

**M. PIERRE MONFETTE :**

3180

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3185

Est-ce que le ministère s'est engagé envers la Ville à asphalter la piste Rouyn-Sud pour que ça soit asphalté partout?

**M. PIERRE MONFETTE :**

3190

Bon. Pour le moment, ce que l'on a comme engagement, c'est la piste qui va suivre la voie de contournement. C'est ce qu'on a comme engagement pour le moment.

**LE PRÉSIDENT :**

3195

O.K. Donc, il n'y a pas eu d'engagement de la part du ministère à savoir qu'ils paveraient la piste Rouyn-Sud?

**M. PIERRE MONFETTE :**

Ça serait très intéressant.

3200

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, Monsieur Monfette. Je ne vous retiens pas plus longtemps que ça.

3205

**M. PIERRE MONFETTE :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

3210

Monsieur Daniel Rancourt et madame Mélanie Corriveau de la Conférence régionale des élus de l'Abitibi-Témiscamingue. Bonsoir, Madame Corriveau! Bonsoir, Monsieur Rancourt! Nous vous écoutons. Écoutez, le même petit message que d'habitude. S'il y a quelqu'un d'entre vous qui parle, par exemple si madame parle, bien, s'il vous plaît veuillez vous nommer. D'accord?

3215

**M. DANIEL RANCOURT :**

Donc, la présentation va être partagée. Donc, on va faire ça en alternance. Donc, dans un premier temps, il serait important de situer la Conférence régionale des élus. On comprend que notre mémoire se présente beaucoup plus dans un ordre global, dans un ordre macro et non pas micro, à savoir qu'on est sensible aux préoccupations des citoyens qui sont riverains de cette future voie de contournement, sauf que nous, on regarde beaucoup plus au point de vue régional, au point de vue circulation, circulation automobile puis de camions sur l'ensemble du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue.

3220

3225

Donc, aussi, pourquoi on se présente au BAPE ici? On avait déjà émis au niveau du CRDAT, l'antérieur des CRÉ, on avait émis un avis au niveau de la voie de contournement, de la 117, mais plus au sud, dans le coin de l'Annonciation, on avait émis notre avis à ce moment-là, sachant très bien que c'est important pour nous autres puis ça l'est encore plus parce qu'on est maintenant rendu chez nous.

3230

On parle aussi que la CRÉ et le MTQ, on travaille actuellement sur une entente pour renouveler une entente sur l'entente des transports, une entente spécifique où on travaille en étroite collaboration sur l'ensemble du territoire, mais plus particulièrement sur la voie de contournement.

3235

3240 C'est au regard de ces préoccupations que la CRÉ tient à partager un avis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Notre avis s'attardera au projet de manière générale et non pas spécifique, tel qu'on en a parlé antérieurement.

Donc, j'inviterais Mélanie à faire le premier chapitre.

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

3245 Bonjour! Mélanie Corriveau. Peut-être juste vous expliquer, peut-être, que la route 117 représente un axe routier qui est stratégique pour le développement de l'Abitibi-Témiscamingue. Monsieur Loranger de la Chambre de commerce l'a aussi très bien positionnée.

3250 La route 117 est pour nous un axe stratégique de connexion avec les grands centres urbains que sont Montréal, Québec, et en même temps permet, est un lien routier qui va connecter vers le Nord québécois et aussi qui nous donne un accès important à tout l'Ouest canadien. Jadis, on avait même travaillé à un projet pour mettre en valeur cet axe routier là auprès de l'industrie du camionnage parce que ce serait un des axes routiers les plus courts pour accéder à l'Ouest canadien. Mais la Conférence régionale des élus a toujours hésité à faire la promotion de cet axe routier là pour des questions de fluidité et aussi de sécurité.

3260 Donc, on a, par la suite, toujours été favorable à des projets, comme dans le secteur de Labelle, l'Annonciation ou encore des projets dans le secteur de Mont-Laurier pour un développement à quatre voies. On l'est aussi évidemment dans le cas de Rouyn-Noranda en Abitibi-Témiscamingue. Tout ce qui peut, pour nous, augmenter la fluidité du trafic puis augmenter les impacts sur la sécurité routière, on est favorable. On ne dit pas que la réalisation de la voie de contournement va nous amener à faire la promotion de cet axe routier là. On n'en est pas encore là. Mais c'est quand même un élément qui est important pour nous dans notre réflexion.

3270 Il faut dire aussi qu'on travaille de façon générale, comme Conférence régionale, le positionnement de l'Abitibi-Témiscamingue comme zone de transit stratégique avec tous les développements que vous connaissez dans le Nord québécois et, effectivement, pour nous, c'est important, ça s'inscrit dans cette démarche-là.

3275 Je vais laisser la parole à monsieur Rancourt sur le point spécifique du déplacement des marchandises.

**M. DANIEL RANCOURT :**

3280 Donc, on comprend, comme Mélanie disait tantôt, le fait qu'on est un lien excessivement important pour le Nord, mais aussi pour l'Ouest, on comprend qu'à ce moment-là le déplacement, le transit des marchandises, c'est un des éléments importants qui nous amènent du camionnage, puis comme monsieur Loranger le disait tantôt, lorsqu'on parle de 2 300 camions/jour avec trois essieux et plus, ça commence à faire du camion dans les rues,

ça, là. Et d'autant plus qu'avec cette situation-là, ça crée des emplois pour à peu près 1 900 personnes.

3285

La possibilité d'avoir une voie de contournement, c'est être capable de sortir du centre-ville les matières dangereuses, d'être capable de les faire transiter à l'extérieur. On parle du camionnage hors-norme aussi, qu'on peut le faire sortir à l'extérieur des villes. Je pense que ça peut être un élément plus qu'intéressant possible.

3290

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

Avant d'enchaîner peut-être sur la question de la sécurité, de la qualité et de la fonctionnalité du réseau routier, je voudrais peut-être juste vous rappeler que la route 117, c'est un axe de cohabitation. Depuis longtemps, les gens de l'Abitibi-Témiscamingue, les travailleurs cohabitent sur cette route-là avec l'industrie du camionnage. Et il y a un bel effort de fait en Abitibi-Témiscamingue autour de certaines tables, dont la Table de concertation régional en contrôle routier, où l'Industrie du camionnage, en partenariat avec d'autres personnes dont la Sûreté du Québec, des élus de la Conférence régionale, on cherche toujours des moyens de s'assurer qu'il y ait un respect de l'industrie du camionnage puis une cohabitation qui soit le plus harmonieuse possible avec les usagers.

3295

3300

Donc, c'est sûr que d'avoir une voie de contournement qui permet de retirer du camionnage lourd des agglomérations urbaines, pour nous, là, c'est tout à fait une suite logique des travaux de la table de concertation régionale en contrôle routier, puis aussi des réflexions qui ont été faites dans les « jadis » plans de transport de la région.

3305

Donc, de façon peut-être plus précise sur la question de la sécurité, nous, là, c'est sûr que de retirer des camions de l'agglomération urbaine, comme je vous disais, c'est bénéfique, mais en même temps, c'est des camions qui transportent parfois des matières dangereuses, et ça aussi, pour nous, c'est problématique et lorsque c'est possible, on souhaite que ces vecteurs de risque là soient sortis du milieu urbain.

3310

Un peu comme le ministère des Transports en a toujours fait la promotion dans l'explication de son projet, on souhaite que les accès à la voie de contournement soient limités au minimum. Je sais que la plupart des gens qui font des demandes d'accommodement – c'est un mot peut-être surutilisé en ce moment – mais les collectivités locales, les gens qui ont des demandes particulières, c'est souvent relatif à des accès. Nous, comme Conférence régionale, ce qu'on vous demande c'est de demeurer vigilant là-dessus et de limiter les accès pour des questions de sécurité.

3315

3320



3325 Enfin, bon, c'est sûr que par rapport à la fonctionnalité du réseau routier, notre réseau routier est extrêmement sollicité. Je ne sais pas si vous avez eu le bonheur de voyager à travers l'Abitibi-Témiscamingue sur la route 117, mais c'est une route qui est très sollicitée et qui est très endommagée. On comprend que ces dommages-là sont aussi dans l'agglomération urbaine quand tout le camionnage transite là. Donc, ça aura un impact évident sur la qualité du réseau.

3330 Finalement, comme le disait monsieur Rancourt, on ne veut pas s'attarder aux préoccupations très particulières que vivent les communautés, la population de Rouyn-Noranda comme ce que sont les préoccupations des gens de la rue des Lilas ou de la Montée du Sourire, mais la Conférence régionale a quand même une vaste expérience en matière de concertation. Puis je pense qu'en fait, la Conférence régionale recommande qu'il y ait un véritable échange entre toutes les parties qui sont impliquées dans le dossier pour essayer de  
3335 trouver une solution qui est favorable à tout le monde. On pense qu'il y a plusieurs idées qui ont été mises sur la table, il y a moyen, certainement, avec un bon échange, un bon modèle de concertation, d'en arriver avec quelque chose de positif.

3340 Par rapport aux questions de retombées économiques, la Conférence régionale fait déjà beaucoup à travers des comités comme le ComaxAT, Comité de maximisation des retombées économiques des projets majeurs en Abitibi-Témiscamingue, donc ce qu'on demande dans un projet majeur comme le projet de la voie de contournement, c'est qu'il y ait une entente entre le ministère des Transports et les instances régionales pour maximiser les retombées économiques de ce projet-là auprès des entrepreneurs locaux et régionaux.

3345 C'est sûr que tout ça pourrait se faire à l'intérieur des lois sur les appels d'offres publics qui existent actuellement, mais on sait qu'il y a des modalités pour qu'un projet aussi vaste ait plus de retombées chez nous, par exemple, de partitionner des contrats. C'est un exemple, là, mais je pense que toutes les modalités sont à réfléchir.

3350 Finalement, sur la question de la protection de l'environnement; il a été beaucoup questions dans la première séance d'information de comment limiter les impacts sur l'environnement. La Conférence régionale souhaite qu'on ait au-delà de limiter les impacts négatifs, mais beaucoup plus d'essayer d'en faire un projet qui sera un projet modèle où est-ce qu'on améliorerait l'environnement naturel et non pas simplement limiter les impacts négatifs.  
3355

**M. DANIEL RANCOURT :**

3360 Donc, en guise de conclusion, vous comprenez que la CRÉ d'Abitibi-Témiscamingue est favorable au projet, pas à tout prix. Je pense que les citoyens qui vont être riverains de cette future voie, je pense qu'ils ont droit au respect puis on devrait y mettre des accommodements raisonnables pour faire le bien de l'un et de l'autre. Je pense que c'est le premier élément.

3365 Le deuxième élément, nous, on invite le BAPE à se préoccuper plus particulièrement, comme Mélanie le disait tantôt, de l'aspect environnement. Est-ce qu'on est capable de faire mieux qu'ailleurs? Puis ça, c'est notre souhait.

3370 Et, finalement, on espère que les commentaires qu'on vous a transmis pourront vous aider dans votre réflexion.

**LE PRÉSIDENT :**

3375 Merci, Monsieur Rancourt. Merci, Madame Corriveau. J'aimerais revenir un peu sur les appels d'offres. En fait, vous dites qu'il y a possibilité d'avoir une entente qui, à l'intérieur de la *Loi sur les appels d'offres publics* et toujours dans le respect des normes de compétitivité, de faciliter l'octroi des contrats. J'aimerais que vous élaboriez peut-être un peu plus, parce que j'ai un petit peu de difficulté à comprendre. Si on y va selon la *Loi de l'appel d'offres*, comment peut-on faire une entente? J'aimerais que vous m'expliquiez un peu ce qu'il en est exactement.

3380

**M. DANIEL RANCOURT :**

Écoutez, en Abitibi-Témiscamingue, on fait tout le temps des choses à part, des choses particulières.

3385

**LE PRÉSIDENT :**

Permis ou non?

3390

**M. DANIEL RANCOURT :**

3395 Tout est tout à fait légal. Étant donné l'ampleur et la grosseur des entreprises qu'on a chez nous, on a trouvé le truc d'être capable de s'organiser pour être capable de soumissionner lorsqu'on a des contrats qui ont un certain volume, une certaine grosseur. Et là, on fait un regroupement pour permettre à plus de soumissionnaires d'avoir la possibilité d'utiliser ou de séparer le contrat en partie. Donc, c'est le moyen que l'Abitibi-Témiscamingue a trouvé, avec le Nord du Québec, pour trouver sa juste part des coûts ou des gains qui pourraient être faits, exemple, dans les travaux de développement de la Baie James et ça nous réussit très bien. Je pense que la voie de contournement pourrait être un autre exemple où on pourrait profiter ou faire profiter les citoyens de l'Abitibi-Témiscamingue de cette situation-là.

3400

**LE PRÉSIDENT :**

3405 Est-ce que vous avez déjà eu, au niveau de la Conférence régionale des élus, ce type d'entente avec le ministère des Transports pour un projet x, y ou z dans la région?

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

3410 Non. Bien en fait, on sait que la Direction régionale du ministère des Transports fait vraiment tout ce qui est en son possible pour permettre aux entrepreneurs locaux et régionaux de profiter au maximum des investissements dans les travaux qui se font.

3415 Il n'y a jamais eu – pour répondre à votre question – il n'y a jamais eu d'entente effective, formelle avec le ministère des Transports là-dessus. Mais on a, à la Conférence régionale, une expérience avec Hydro-Québec où on a ce type d'entente là avec Hydro-Québec pour les projets majeurs. On n'est pas, comme ils sont à Havre-Saint-Pierre en ce moment, à se dire qu'ils ont des travailleurs qui ne sont pas de la région. Chez nous on a des ententes qui permettent, avec Hydro-Québec puis le Comité de maximisation des retombées économiques, comme je vous le disais tout à l'heure, on a développé une expertise là-dedans.

3420 On le fait avec des projets privés aussi, par exemple dans le cas du projet Osisko ou d'autres grands projets qui ont lieu en Abitibi-Témiscamingue, on réussit à avoir des ententes pour maximiser les retombées économiques chez nous.

3425 **LE PRÉSIDENT :**

Très intéressant. Est-ce que vous pourriez déposer ces ententes-là, celle avec Hydro et celle avec Osisko ou bien donc c'est de nature vraiment confidentielle?

3430 **Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

Bien, en fait, la seule entente officielle qu'on a est avec Hydro-Québec, et je vous dirais que pour remettre quelque chose qu'on a signé avec Hydro-Québec c'est assez...

3435 **LE PRÉSIDENT :**

Il faut leur demander la permission, j'imagine?

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

3440 Oui.

**M. DANIEL RANCOURT :**

3445 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3450 Donc, vous pouvez leur demander la permission. S'ils sont d'accord, à ce moment-là vous pourriez déposer ça auprès de madame Renée Poliquin au BAPE. Peut-être voir avec madame Bourque à l'arrière, à ce moment-là, l'adresse à laquelle vous devriez envoyer ça.

Oui, Monsieur Dériger, continuez, je reviendrai après.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3455

En fait, c'est pour la question, justement, de cette entente avec Hydro-Québec. Quand vous parlez de l'entente, est-ce que vous parlez de la clause qu'on appelle la clause de sous-traitance? C'est-à-dire il y a un pourcentage d'employés, de sous-traitants régionaux qui fait en sorte que la soumission est compétitive. En fait, ce que je veux dire c'est que pour deux soumissions à prix égal, s'il y a une soumission qui contient plus de sous-traitants régionaux, elle devient gagnante pour le même prix. Est-ce que c'est ça que vous parlez? Ce genre d'entente là?

3460

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

3465

Bien, en fait, je ne pense pas que moi je suis la personne la mieux placée pour vous répondre à ça. On a une collègue qui travaille exclusivement là-dessus qui aurait pu vous le dire, mais ça va au-delà de ce que vous dites. Parce qu'on a aussi, ce qu'on appelle, un agent de chantier qui va sur place puis qui fait la promotion des entreprises d'ici. Il y a beaucoup plus d'éléments que cette simple...

3470

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En passant, juste pour vous dire, pour vous informer, que pour la Romaine, il y a un agent aussi, puis il y a un comité.

3475

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

Oui. C'est d'ailleurs notre agent chez nous qui va aller travailler là-bas pour le former.

3480

**M. DANIEL RANCOURT :**

Mais disons que ça ne va pas bien de ce temps-là.

3485

**LE PRÉSIDENT :**

Autre chose, dans le cadre des travaux de la Table régionale sur les véhicules hors route, vous avez produit un document, un rapport, finalement. Est-ce que ça pourrait être déposé ce rapport-là?

3490

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

Plan de sentiers interrégionaux?

3495 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, pour les véhicules hors route. Donc, on parle de VTT, de motoneiges, de quads. Donc, peut-être le déposer aussi avant que vous ayez obtenu l'aval d'Hydro-Québec, si Hydro-Québec veut bien le donner évidemment.

3500

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

D'accord.

3505

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que monsieur Dériger, avez-vous d'autres questions? Non? Bien, merci beaucoup, Madame Corriveau, et surtout d'avoir répété votre nom à quelques reprises. Merci, Monsieur Rancourt.

3510

**M. DANIEL RANCOURT :**

Bienvenue.

3515

**Mme MÉLANIE CORRIVEAU :**

Merci.

3520

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Éric Couture, Lamothe, Division de Sintra.

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3525

Bonsoir, Monsieur le président! Bonsoir, Monsieur le commissaire! Je ne suis pas Éric Couture. Éric Couture est retenu à l'extérieur de la région pour une réunion, alors je suis mandaté par Éric pour présenter le mémoire qui a été soumis à la commission. Mon nom est Alain Bélisle.

3530

**LE PRÉSIDENT :**

André Bélisle?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3535

Alain. Alain Bélisle.

**LE PRÉSIDENT :**

3540 Alain Bélisle? Parfait, merci, Monsieur Bélisle.

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3545 Dans un premier temps, je vais lire ce qui a été présenté, et par la suite, bien, je pourrai répondre à vos questions s'il y a lieu.

Alors, le projet concernant la voie de contournement de la 117.

**(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)**

3550

J'aimerais ajouter aussi que bien que nous préférierions conserver notre accès à la future voie de contournement, nos discussions préliminaires ont été entamées avec le ministère des Transports dans le but de trouver une alternative satisfaisante pour les deux parties qui protégerait un actif primordial pour notre entreprise.

3555

Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

3560 Merci, Monsieur Bélisle. Ma première question est la suivante : est-ce que l'exploitation de votre carrière fait en sorte que c'est une exploitation de granulats strictement ou bien donc vous avez besoin de dynamitage pour le roc?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3565

Non, du dynamitage. C'est une carrière de pierres, c'est par dynamitage.

**LE PRÉSIDENT :**

3570 Et à quelle fréquence vous dynamitez?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3575 On fait des exploitations dans la carrière à peu près deux mois durant l'année, en termes de production de... en fonction de forage, dynamitage et de concassage. Mais les matériaux sont entreposés sur place puis sont transportés au fur et à mesure des besoins.

**LE PRÉSIDENT :**

3580            Parce que vous mentionnez qu'environ 80 000 tonnes ont transité par l'accès du Chemin du Golf l'an passé?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3585            Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3590            Enfin, de façon générale. Est-ce que l'ensemble de ces granulats provient du chemin de la Mine-Gallen ou bien donc...

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3595            Du chemin de la Mine-Gallen, on transporte à peu près, bon an, mal an, 25 à 30 000 tonnes à nos usines par année.

**LE PRÉSIDENT :**

3600            O.K. Et la balance?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3605            La balance, c'est des matériaux qui sortent de la carrière, qui s'en vont sur des chantiers, qui sont... Exemple, l'an passé, Noranda a fait des travaux d'aménagement à son parc à résidus, alors il y a beaucoup de quantités de pierre concassée qui sont sorties pour aller sur ce site-là qui est directement à proximité de notre carrière.

**LE PRÉSIDENT :**

3610            L'un des inconvénients que vous mentionnez dans votre mémoire, c'est le temps d'attente au coin de la route 101 et de l'Avenue Marcel-Baril. Est-ce que vous avez minuté un peu le temps d'attente?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3615            Non, j'ai pas fait comme une simulation comme le ministère a fait pour le chemin des Lilas, je n'ai pas les ressources pour faire ça. Par contre, on sait qu'un camion qui est chargé, qui part de notre entrée, qui s'en va utiliser éventuellement le carrefour giratoire, qui va ralentir évidemment, qui va ensuite se rendre à la lumière pour prendre la rue Marcel-Baril au travers du trafic, évidemment, bien ça va nécessiter beaucoup plus de temps pour exécuter le même trajet, pour arriver au même point de livraison qui est 250, Marcel-Baril, parce que s'il rentre par l'accès actuel,

3620

il traverse directement sur notre propriété, il n'a pas de trafic, il s'en va directement au point de livraison, sans retard, sans délai. Puis pour ressortir aussi, parce que la plupart du temps, le camion s'en retourne par le même trajet. Alors, il fait le trajet à deux reprises.

3625

**LE PRÉSIDENT :**

En fait, vous avez mentionné que sans l'accès au Chemin du Golf, votre propriété serait enclavée. Est-ce que la Ville de Rouyn-Noranda permettrait, finalement, qu'une propriété soit enclavée?

3630

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Je ne crois pas que la Ville... je ne crois pas que personne puisse enclaver une propriété, pour quelque raison que ce soit. Parce que si la compagnie de chemin de fer décide demain matin qu'on ne passe plus sur le chemin de fer, on n'a plus accès à part que par le Chemin du Golf. Cette entrée-là existe depuis au moins 15, 20 ans. On est là ça fait déjà longtemps. Nous autres, on a acheté en 2000, mais les gens utilisaient déjà cette sortie-là pour transporter des matériaux. Ça, c'est un ancien site de la mine Quémont qui date de peut-être 50 ans ou plus. Alors, cette sortie-là était déjà existante, là. Alors, c'est notre accès direct pour nous autres, étant donné que les bancs de gravier qu'on exploite sur le Chemin de la Mine-Gallen sont en train de s'épuiser, qu'il y a moins de ressources disponibles, bien, la carrière de pierres devient un actif très important pour nos activités. Et on ne peut pas se limiter à une seule sortie, en plus pris derrière le chemin de fer qui décide un bon matin que, à 30 jours d'avis, tu ne passes plus.

3635

3640

3645

Le chemin de fer, eux autres, actuellement, ils s'en servent parce que c'est une voie d'évitement, ils viennent stationner des wagons dans lesquels on charge du ballast pour leurs besoins à eux autres. Ça fait qu'ils ne sont pas intéressés de l'enlever de là, je ne pense pas.

3650

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Oui, avais-tu des choses?

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3655

En fait, nous, ce qu'on comprenait jusqu'à maintenant dans cette discussion-là avec le ministère – le ministère, ils sont ici ce soir, ils me corrigeront si on se trompe – mais en fait leur position, ce qu'ils disent, s'il existe... en fait, ils ne peuvent pas enclaver un terrain, à moins de l'acheter. Évidemment, s'ils enclavent, ils vont acquérir, et ce qu'on comprend c'est que s'il existe un autre chemin ailleurs, disons, qui est raisonnable en termes de détour, ils ne mettront pas un nouvel accès sur la voie de contournement. Et là, vous, ce que vous dites, vous dites : bien moi, oui, j'ai un accès, mais je n'ai pas de contrôle dessus. C'est-à-dire que si le CN décide de mettre fin à l'entente, je n'ai plus d'accès. Donc, là, vous devenez enclavés. C'est ça qu'on comprend, là.

3660

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3665



Là, il y a eu une certaine ouverture – hier, entre autres –, on a rencontré monsieur Coutu. Bon, il y a peut-être une possibilité d'avoir une alternative pour ne pas rester pris l'autre bord du chemin de fer. Le ministère aurait une possibilité de donner un accès. Il reste qu'on perd un accès directement à notre site...

3670

**M. LOUIS DÉRIGER :**

C'est ça. Ça n'enlève pas la question du détour, là. Ça, on s'entend.

3675

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Oui, c'est ça. Si on fait, si on coupe cet accès-là, le détour va rester. On va être obligé d'aller circuler sur le boulevard Saguenay ou Marcel-Baril tout le temps. Tu sais, on se dit, on a la possibilité d'avoir accès à la voie de contournement directement à partir de notre propriété, quand elle va être construite, c'est sûr que tout le matériel qui s'en va à Rouyn-Sud ou ailleurs en direction sud, on va l'utiliser la voie de contournement. C'est bien plus rapide que de passer par le centre-ville, passer par le trajet actuel. On a hâte que ça se fasse. On est de ceux qui ont hâte que ça se fasse.

3680

3685

Mais la route est là, mais il faut faire 3 km pour revenir à la sortie dans les deux sens. Ça fait que là, on dit : comment ça se fait qu'on ne peut pas garder notre accès actuel? Tu sais, le nonaccès, je le comprends. Vous bâtissez, exemple – moi, je prends l'exemple de l'Annonciation, ils font une voie de contournement de la 117 puis ils passent dans la forêt puis il y a personne qui a déjà accès à ce corridor-là. Ils peuvent mettre un accès, ils vont limiter les accès à la route, c'est bien évident. Mais nous, on est déjà là. On a une propriété qui est adjacente à la route. Le Chemin du Golf, ça n'existe pas d'hier, ça, ça fait 40 ans qu'il est là et plus. Ça fait qu'on sortait déjà, cette propriété-là a déjà un accès direct, reconnu, puis tout d'un coup la route passe, puis on ne sort plus.

3690

3695

Ça fait que pourquoi les autres sortent? Pourquoi on sort le golf? On pourrait bien dire au golf : tu n'as plus d'affaire là, c'est un accès. Le golf, le parc à résidus, les autres routes, on n'a comme pas le choix de les raccorder, mais Services miniers J.M. qui est dans un petit coin lui, là, qui va avoir un trajet un petit peu plus long pour sortir, mais il a encore son accès quand même, il sort encore au même endroit. Puis il n'a pas d'activités commerciales, lui, là, c'est son garage qui est là. Il n'a pas des camions qui sortent à journée longue, là.

3700

Tu sais, il y a des journées qu'il va sortir 200 chargements, là. On va tous les envoyer sur la rue Saguenay, là. C'est bien évident. Ils n'auront pas de choix de sortir ailleurs.

3705 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Mais 80 000 tonnes, là, ça correspond à combien de camions pour vous à peu près, là?

3710 **M. ALAIN BÉLISLE :**

Mettez une moyenne de 20 tonnes par camion, dépendant de la configuration des essieux, ça fait 4 000 camions, ça. 4 000 voyages. Ce n'est pas sorti tout en même temps, c'est bien sûr, ça s'étale sur plusieurs journées. Il y a des journées qu'on peut sortir 3, 4 000 tonnes dans une journée, facilement, dans une carrière. Facilement.

3715

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce n'est pas des 10 roues que vous avez, mais c'est plus des semi-remorques à ce moment-là?

3720

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Bien, il y a beaucoup de 10 roues encore qui circulent, puis je fais à peu près 15 tonnes. En moyenne, il y a des remorques aussi qui chargent 25 tonnes, il y a des 12 roues qui chargent à peu près 20 tonnes. Je vous dis, la moyenne c'est autour de 20 tonnes, mettons. Mais ça fait beaucoup de camions dans le trafic pareil, là. C'est bien évident. Alors, nous autres, on dit que notre accès actuel soit conservé comme il était là avant. On réaménage le Chemin du Golf, ils ne font pas une route neuve. C'est sûr que c'est une voie de contournement, mais c'est un chemin existant qu'on réaménage. Qu'on nous donne notre accès comme il était, c'est tout ce qu'on demande, pour qu'on puisse continuer à faire nos activités, parce que ça l'a un impact majeur.

3725

3730

Tu sais, on a fait le choix, à un moment donné, d'opérer une carrière. Il y a un choix stratégique qui s'est fait, de dire : O.K., on ramasse cette carrière-là puis on l'exploite. Mais c'était pas pour se limiter au niveau des accès, on savait qu'on avait une sortie là. Elle n'est pas employée à tous les jours, c'est sûr, mais il y a des périodes de temps où ça roule pas mal. Ça fait que c'est ça qu'est notre problème, c'est là qu'on est rendu.

3735

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bélisle, dans votre mémoire vous indiquez que votre entente avec le CN peut être révocable ou, bon, dans 30 jours, avec un préavis de 30 jours.

3740

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Hum, hum.

3745

**LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous une idée des raisons qui pourraient inciter le CN à vous envoyer un tel préavis?

3750

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Admettons que cette voie ferrée là n'est pas très utilisée parce que, bon, c'est une voie qui se termine au Chemin du Golf, le restant a été démolit. Alors, il n'y a rien de plus dangereux qu'une voie ferrée qui n'a presque pas de trafic pour les gens qui l'utilisent, parce que les gens, ils ne se méfient pas qu'il va y avoir un train qui va arriver. Puis actuellement le CN, à l'occasion, nous amène des wagons pour charger du ballast.

3755

Je vous donne un exemple : il s'en vient un train qui recule avec ses wagons, qui va les laisser en attente sur la voie ferrée de part et d'autre de notre traverse, un camion frappe le convoi. Une fois, ça arrive. Ça arrive une deuxième fois, peut-être que le CN va dire : c'est fini, vous ne passez plus là. Je ne le sais pas, moi. Je ne suis pas le CN, moi. Moi, je dis, dans leur contrat, c'est fait en conséquence puis un avis de 30 jours, c'est fini, vous ne passez plus. Alors, c'est la garantie qu'on a de pouvoir utiliser cette traverse-là.

3760

3765

**LE PRÉSIDENT :**

Mais à quelle fréquence le CN utilise cette voie-là pour aller vers le Chemin du Golf?

3770

**M. ALAIN BÉLISLE :**

C'est pas fréquent, parce que le CN a des besoins... leurs besoins ne sont pas très élevés en termes de ballast, mais là ils nous amènent des wagons de temps en temps , puis on les charge puis ils s'en retournent avec.

3775

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends bien, il y a seulement vos employés de toute façon qui utilisent ces traverses-là.

3780

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Il n'y a pas seulement nos employés, il y a tous les camionneurs qui transportent pour nous, là. Parce que nous, on a quelques camions, mais on engage tous les camions de la région pour travailler pour nous. Tout ce qu'on fait, nous, on le transporte par camion. Que ce soit du béton, de l'asphalte, de la pierre, tout ce qu'on touche, on le fait par camion. Ça fait que s'il en sort 80, c'est sûr que tout le matériel qui sort des usines, ça ne va nécessairement par cette entrée-là, parce que souvent on s'en va en direction sud, on prend le boulevard Saguenay à Marcel-Baril puis on s'en va en direction sud. Mais si on a à aller au nord, on va sortir par là, ou à l'est, si on s'en va par là. Mais le matériel qui vient de l'est, lui, il rentre par là, par exemple.

3785

3790

**LE PRÉSIDENT :**

Mais j'imagine aussi, là, que la visibilité est très bonne pour les conducteurs, donc...

3795

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Pas beaucoup.

3800

**LE PRÉSIDENT :**

Pas beaucoup? Il n'y a pas une bonne visibilité?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3805

Non, parce que la voie ferrée est dans le bas d'une côte, ça fait que le camion sort de la carrière puis il est dans une côte puis ce n'est pas une autoroute qu'on a là, c'est une voie de circulation pour les camions, mais la visibilité n'est pas très bonne. Ça fait que c'est certain que le train qui va passer là, il ne s'en vient pas à pleine vitesse parce que c'est une fin de ligne. C'est une voie d'évitement, c'est une voie de service pour le chemin de fer.

3810

**LE PRÉSIDENT :**

Comme une voie de garage, finalement.

3815

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Oui, oui. C'est sûr, eux autres, ils peuvent stationner des wagons là pendant une semaine, s'ils veulent.

3820

**LE PRÉSIDENT :**

Et sur votre route, finalement, sur votre propriété, vous limitez la vitesse à quel...

3825

**M. ALAIN BÉLISLE :**

Ah, les vitesses à l'intérieur de la cour sont limitées à peu près à 30, 40 km/heure, on ne peut pas aller plus vite que ça de toute façon parce que c'est une pente descendante puis c'est risqué. Mais on ne sait pas, on n'a pas... écoutez, ça fait depuis 2003 qu'on a l'entente, on n'a pas eu d'expérience, de mauvaises expériences avec le CN en disant : bien, on vous coupe votre accès. Mais on est lié à cet accès-là quand même.

3830

3835 Tu sais, Noranda, quand ils nous ont autorisés à passer par-dessus la conduite, ils nous ont dit : O.K., on vous donne ça pour 20 ans. Bien, au moins, on a la paix pour 20 ans. Le CN, ses ententes sont faites : 4 pages, puis toutes les conditions sont là, puis tu fournis l'assurance responsabilité 5 M\$ au cas où qu'il arriverait quelque chose, même s'il ne passe pas de train.

**LE PRÉSIDENT :**

3840 Et tantôt, lorsque vous avez fait allusion à une possibilité d'entente avec le MTQ pour un accès autre que sur le Chemin du Golf, il serait situé à quel endroit cet accès?

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3845 Oui, pour désenclaver le terrain au cas où il arriverait une mésentente avec le CN puis qu'ils nous coupent la voie qu'on a actuellement, le droit de passage actuel, le ministère détient une partie, en bout de ligne de la voie ferrée, il y a une partie d'à peu près 160 mètres qui appartiendrait au ministère des Transports, sur laquelle on pourrait aménager une nouvelle route puis passer entre la voie ferrée et les conduites d'eau pour s'en revenir sur notre propriété par l'autre côté. Circuler entre les deux.

**LE PRÉSIDENT :**

3855 Donc, il y aurait une possibilité, finalement, de passer.

**M. ALAIN BÉLISLE :**

C'est une espèce de plan B pour nous dépanner s'il arrivait quelque chose.

3860 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Monsieur Dériger, ça va? Bien, merci beaucoup, Monsieur Bélisle.

**M. ALAIN BÉLISLE :**

3865 Ça me fait plaisir, Monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

3870 Monsieur Coutu, vous êtes là, je vais en profiter, au lieu de vous envoyer une question par écrit. Est-ce que vous pourriez nous transmettre un croquis de la proposition qui a été avancée auprès de Sintra s'il vous plaît? Merci.

3875 Monsieur Danik Laporte, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Laporte!

**M. DANIK LAPORTE :**

3880 Bonsoir! Danik Laporte. En fait, je vais parler ce soir au nom du Groupe écocitoyen de Rouyn-Noranda. Ça va être quelque chose d'assez bref, là, on n'est pas préparé, on n'a pas de mémoire, c'est juste, en fait, en solidarité au comité de citoyens et pour les écocitoyens en général.

3885 Le Groupe Éco-citoyen, en fait, ça fait quatre ans que ça existe. Il y a à peu près 300 membres actuellement, des gens de Rouyn-Noranda. Ce groupe-là a pour mission de sensibiliser la population à l'importance de préserver l'environnement par l'action citoyenne. Donc, puis juste pour vous rappeler, là, peut-être que l'écocitoyenneté, bien, c'est ça, c'est de prendre conscience de son empreinte écologique et de s'engager à l'amoinrir de façon continue, dans le respect de l'environnement et des autres, donc la notion de génération future, développement durable.

3890 Donc, à Rouyn-Noranda, vous le savez sûrement, vous commencez à le cerner, c'est un milieu qui est quand même passablement affecté du point de vue environnemental. Depuis les années 20, la fonderie rejette des tonnes de polluants dans le milieu, sans rendre réellement de comptes à personne. Les dépotoirs à résidus miniers ont tranquillement cerclé la ville, donc l'héritage minier et métallurgique est omniprésent, tellement qu'il y a des chercheurs de partout dans le monde qui viennent ici étudier les effets de la bioaccumulation des métaux sur les organismes, sur les arbres, sur les sols.

3900 Aujourd'hui, alors que les citoyens de Rouyn-Noranda ont déjà largement payé, en fait, pour les impacts environnementaux de la fonderie, on s'apprête à refiler la facture de la décontamination, en fait, des sols où la voie de contournement va passer, aux contribuables québécois. Combien ça coûtera? Ça, on ne le sait pas trop. En tout cas, on n'a pas eu de réponse vraiment claire à cet effet-là. Au mieux, ce qu'on en a appris, c'est qu'on paiera la fonderie pour qu'elle accepte ces sols sur un site à résidus miniers qui lui a sûrement été donné par l'État à un moment de l'histoire. Et si la fonderie ferme ses portes, bien on ne sait pas non plus ce qu'il va advenir.

3905 Les contribuables paient, paient quand même souvent pour ces différents écarts de conduite là au nom d'un certain développement économique.

3910 On a appris récemment aussi que les contribuables québécois payaient 30 % plus cher – en tout cas, selon certaines allégations – leurs infrastructures routières ou autres. Donc, ce sera le même scénario, on peut présumer, dans le cas de la voie de contournement. Donc, c'est quand même plusieurs millions de dollars qui devront être assumés par les contribuables québécois, comme on dit, possiblement en surcoût.

3915 Par contre, en contrepartie, on pourrait dire, les revendications puis la voix des citoyens n'est pas toujours entendue, en tout cas pas au même niveau que les voix, par exemple, des industriels ou du secteur plus économique. Donc, on les traite parfois de chialeux, on les ridiculise, puis lorsque les citoyens participent, on juge que c'est des irritants, alors qu'on devrait, selon nous, saluer leur engagement et les féliciter de s'impliquer dans la vie démocratique et la vie citoyenne.

3920 Donc, nous, le Groupe écocitoyen, nous les félicitons au moins d'avoir posé des questions et de s'être impliqués pour protéger leur milieu de vie.

3925 Au niveau de la voie de contournement, tu sais, personne est contre la voie de contournement. On a l'impression qu'il y a une certaine polarité, mais en fait, tout le monde est assez pour la voie de contournement. Il y a des éléments irritants, ça, on peut en convenir, mais le problème actuellement c'est que ce soit dans le cas des projets miniers ou routiers, c'est qu'on cherche à imposer le développement. On nous dit qu'on n'a pas le choix, que ça presse au nom de la création d'emplois puis du développement économique. Il y en a même qui parlent de *fast track* pour les projets.

3930 Donc, nous, ce qu'on dit, c'est que le temps est venu, puis de plus en plus, à remettre la notion de démocratie au centre, en fait, des décisions, puis de rééquilibrer, d'équilibrer les sphères de notre système d'échanges, à savoir le social, l'environnement et l'économie, dans le développement local, régional ou autre. Donc vraiment, dans les projets, d'essayer de rétablir l'équilibre.

3935

C'est là, la logique de la *Loi sur le développement durable*. Donc, en ce sens là, le MTQ doit, et même a l'obligation de s'y soumettre à la *Loi sur le développement durable*. Et comme c'est l'argent des contribuables qu'il est question actuellement dans le projet de voie de contournement,

3940 on croit qu'en fait, le ministère des Transports devrait, dans ce projet-là et dans tous les autres, inclure des haies brise-vent, des haies brise-vent, des haies végétales, que ce soit brise-vent ou visuel, des fossés végétalisés, des trappes à sédiments, pour s'assurer que l'argent des contribuables serve vraiment à protéger l'environnement des contribuables et des futurs contribuables.

3945 Donc, à notre sens, ça devrait être par défaut que ça soit inclus, autant les pistes cyclables, il devrait y avoir vraiment une notion de développement durable au sein du ministère des Transports et non seulement un calcul – bien, je ne dis pas que c'est seulement ça, mais en fait, pas la préséance au calcul économique. Donc, que ce soit les pistes cyclables, les haies végétales, les fossés végétalisés, les trappes à sédiments, on croit que c'est de la responsabilité

3950 du ministère des Transports de l'inclure de facto dans ses projets.

3955 En fait, on parle de plus en plus de cyanobactéries et de différents éléments. La Ville de Rouyn-Noranda protège ses lacs, a un programme très novateur de protection des lacs, donc la voie de contournement – je suis assez d'accord avec la Conférence des élus – devrait être une voie de contournement modèle, au moins, pour que les gens en soient fiers, se l'approprient, parce qu'on va l'avoir quand même pour les 100 prochaines années, les 150 prochaines années. Il faut se projeter dans le temps, donc il faut arrêter de voir à court terme, puis il faut essayer d'avoir des

3960 projets, je vous dirais, novateurs, modèles et qui, en fait, qui vont rendre fières, les générations futures.

3965 Donc, notre propos est à peu près résumé jusqu'ici. En fait, nous souhaitons seulement que les citoyens soient au centre des décisions, de la décision qui va être prise prochainement et des décisions futures, puis que les considérations de ces citoyens-là soient sérieusement prises en considération au même titre que le monsieur qui vient de s'exprimer sur l'entrée. La fonderie a ses entrées, les citoyens ont leur entrée, les gens doivent être respectés et écoutés dans ce processus-là. Idéalement, il aurait pu être fait en amont et peut-être qu'on éviterait, je dirais, différents... les dédales administratifs, là.

3970 Donc, ça résumerait mon propos, et que le ministère des Transports intègre de façon uniforme les principes du développement durable dans ses pratiques. C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

3975 Merci. Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER :**

3980 Non, ça va.

**LE PRÉSIDENT :**

3985 Je pense que c'est très clair. Merci beaucoup, Monsieur Laporte. Monsieur Jean-Claude Deschênes, s'il vous plaît. C'est bien Jean-Claude?

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

Non, Claude.

3990 **LE PRÉSIDENT :**

Claude? Ah, O.K., excusez-moi.

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

3995 Bonjour! Claude Deschênes, citoyen de la ville de Rouyn-Noranda, quartier du Sourire, Montée du Sourire. Ça fait 15 ans que j'habite dans le quartier et tantôt, surtout au début, les citoyens qui avaient fait un petit peu un mémoire au début de la présentation, il y a plusieurs questions au niveau de toute la partie qu'on peut utiliser, que les enfants utilisent pour aller jouer, tout le côté terrain, là. Je le connais très bien parce que ça fait 16 ans que j'habite là, ça fait 16 ans que j'utilise ce milieu-là, 12 mois par année. Je connais très bien le secteur où est-ce qu'ils veulent

4000



passer la voie de contournement, puis j'ai beaucoup de réserves par rapport à l'endroit où est-ce qu'ils veulent passer la voie de contournement.

4005           Premièrement, au niveau... ce que je demande au BAPE, c'est de faire vraiment une étude sur le son. L'étude qui a été faite s'est basée sur une journée. Je ne pense pas que c'est une étude qui est très sérieuse puis qui montre l'engagement par rapport aux citoyens de ces quartiers-là. Je pense qu'une chose d'une journée, là, ce n'est vraiment pas idéal. Je demande à ce qu'il y ait une vraie étude. Une vraie étude sonore, basée sur plusieurs journées, sur plusieurs mois, pour  
4010 vraiment voir la différence entre ce qu'on va vivre, ce qu'on vit aujourd'hui puis ce qu'on va vivre peut-être plus tard si la future voie de contournement passe par là.

          Ensuite – je ne suis pas préparé parce que je n'ai pas pu assister aux autres, là, c'est plus des questionnements –, puis il y a eu une question tantôt que vous avez posée à savoir au niveau  
4015 du végétal, lorsqu'on va enlever le végétal, qu'est-ce qu'on devrait faire. Moi, je pense que pour éviter les bruits sonores, si éventuellement la voie de contournement passe où est-ce qu'elle est projetée là, je pense que la première étape qui serait à faire, ce serait de faire un mur coupe-son puis installer aussi les conifères.

          La première étape, parce qu'on va peut-être être trois ans à vivre le développement de cette voie de contournement là. Normalement, les étapes, c'est qu'on fait la voie de contournement, on fait les monticules puis on fait les choses... on installe les végétaux. Mais par le temps que les végétaux, les conifères – sûrement qu'on ne prendra pas des conifères qui ont 20  
4020 pieds de haut, on prend des petits conifères – avec tout le temps que ça prend à pousser, je pense que la première étape, ce serait d'installer le mur coupe-son, installer les végétaux, ensuite on excavera pour faire... au moins, on va réduire le son durant la période de construction puis de dynamitage. À moins qu'il y ait d'autres choses de prévues, là, mais au moins ce serait cette  
4025 étape-là qui serait importante de faire.

          Puis pour revenir au petit boisé que vous dites qu'il y a les petites activités, j'avais les gens de la Ville tantôt, il y a beaucoup d'activités qui sont dans ce secteur-là. Il y a beaucoup de vélos. Deux fois par année, il y a des compétitions de vélos, des vélos...

**LE PRÉSIDENT :**

4035           De montagne?

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

4040           Comment?

**LE PRÉSIDENT :**

4045           De montagne?

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

Oui, c'est ça, de vélos de montagne, exactement – je les utilise moi-même avec mes enfants – qui ont lieu juste sur l'accès pour aller...

4050

**LE PRÉSIDENT :**

Prenez donc le pointeur.

4055

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

Est-ce qu'il y a un pointeur?

**LE PRÉSIDENT :**

4060

Oui, il y a un pointeur, il s'agit de peser sur le piton rouge. Ça devrait fonctionner, oui.

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

4065

Ah oui, c'est ça. O.K. Toute cette partie-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça se trouve à être la partie, là...

4070

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

Bien, dans le fond, c'est entre le lac puis l'accès pour aller au lac Rouyn. Toute cette partie-là, il y a plusieurs vélos, il y a deux compétitions par année de vélos de montagne là, qui s'effectuent dans ce coin-là, puis dans toute cette petite partie-là. Il y a plusieurs sentiers de vélos aménagés puis régulièrement, avec mes enfants – j'ai deux garçons de 9 ans et 12 ans – on va faire du vélo dans ce secteur-là.

4075

**LE PRÉSIDENT :**

4080

Donc, si je comprends bien, c'est à partir de la rue Ste-Bernadette, dans ces coins-là?

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

4085

Oui, c'est ça. Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Et en descendant vers le sud.

4090

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

C'est ça. Puis ils sont tous... ils sont signalisés. Il y a toutes les pancartes qui disent de virer à gauche ou virer à droite, là. Ça fait que vraiment, ils sont utilisés deux fois par année par – je ne sais pas par qui, qui font ces compétitions-là, mais ça arrive deux fois par année qu'on voit un regroupement de gens qui font une compétition de vélos là. Puis il y a une petite partie, comme je vous dis, qui est l'autre bord de l'accès, qui va chercher dans ce coin-là.

4095

Ensuite, toute cette partie-là, il y a plusieurs sentiers, des sentiers qui partent de VTT puis qui montent jusqu'à la partie là. Toute cette partie-là puis des chemins de VTT et puis beaucoup de personnes qui font de la chasse, ils font de la raquette l'hiver... toute cette partie-là. Tout ce qui est ici.

4100

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, tout ce qui est au nord, finalement, de la rue Ste-Bernadette, en allant vers le nord.

4105

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

Oui, il y a plusieurs sentiers, il y a beaucoup de raquette qui se fait là, il y a beaucoup de motoneiges hors piste. Les gens vont, sans faire de la... parce que ce n'est pas tout le monde qui est membre des clubs, ça fait qu'il y en a plusieurs qui vont se promener dans ce secteur-là, puis il y a beaucoup d'activités de chasse, de pêche. J'ai fait beaucoup de piégeage dans ce coin-là, il y a beaucoup de piégeage qui se fait dans ce coin-là. Toute cette partie-là puis toute la partie du lac Rouyn, puis je ne suis pas le seul, il y a plusieurs personnes qui font du piégeage, qui habitent dans le quartier du Cinquanteaire puis le quartier Montée du Sourire, qui passent par le chemin pour l'accès au lac, puis qui ont accès à toute cette partie de territoire là, O.K.?

4110

4115

Puis présentement, ce qu'on entend, c'est qu'ils ne veulent pas faire d'accès. Moi, je pense que l'accès, si on fait la voie de contournement là, c'est impensable de ne pas faire un accès pour aller au lac Rouyn, soit pour y aller avec le petit bateau. Ça arrive régulièrement que l'été, je vais me promener en bateau sur ce lac-là. C'est un très beau lac, en passant, puis il y a beaucoup de sauvagines dans ce secteur-là. Puis là, la façon qu'ils veulent construire la voie de contournement, bien, ils ne nous laissent aucun accès pour accès à cette partie-là.

4120

4125

Ce qui va se produire, quand on dit que la Ville de Rouyn veut qu'on fasse un stationnement par la rue Perreault qui est là, il n'y a pas... tous les citoyens qui ont des motoneiges, qui vont faire de la randonnée là, c'est pas vrai qu'ils vont prendre un trailer, ils vont s'en aller là puis ils vont domper leur motoneige.

4130

Premièrement, je pense que c'est pas bien, bien vert. Ça prend cinq minutes pour accès au lac Rouyn, puis là, il va falloir que tu embarques ta motoneige sur un trailer, que tu te rendes là-bas, que tu dompes ça, ensuite que tu reviennes... c'est impensable. Le monde, ce qu'ils vont faire, c'est que les accès – premièrement, la clôture, ils vont la couper puis on va passer au travers. Moi, je suis le premier, c'est pas très légal, là, mais je ne ferai pas 8 km, là, on ne se contera pas de menterie ici, je ne ferai pas 8 km pour le fun, je vais passer direct.

4135

**LE PRÉSIDENT :**

Je n'ai rien entendu.

4140

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

Bien, c'est ça qui va se produire. Ça fait que je pense que le ministère en faisant, en se mettant une clôture veut prendre bonne conscience puis dire : nous, on a fait notre devoir pour ne pas que les gens passent, astheure c'est à vos risques et périls. Je pense que ce quartier-là, toute cette section-là, beaucoup de gens ont accès à ces endroits-là puis on veut mettre une clôture. Dans le fond, on veut les barricader dans ce secteur-là. O.K.? Ça, c'est une observation.

4145

Aussi, il y a beaucoup d'observation d'oiseaux qui se fait parce qu'il y a beaucoup, comme je vous le disais, il y a beaucoup de sauvagines dans ce secteur-là puis il y a beaucoup de marais. Tous les sentiers longent les marais, puis il y a beaucoup de gens qui regardent, parce qu'ils prennent des marches souvent à l'automne, plus l'automne, qui prennent des marches puis qui vont voir la sauvagine. Puis, le printemps, je sais que mes enfants font le tour pour voir tous les castors au début du printemps. Il y a beaucoup de plaisir à avoir là, puis ils se construisent des petites cabanes de bois dans ce secteur-là.

4150

4155

Ça fait que pour moi, je trouve ça inconcevable qu'on mette une clôture, parce qu'ils vont... les enfants, tu sais, une petite clôture comme ça, ils vont peut-être prendre la chance de la traverser – j'espère que non, mais je ne voudrais pas qu'il se produise quelque chose au détriment de cette clôture-là.

4160

Je pense que c'est un peu le tour que je voulais faire, là. Puis je reviens avec le mur coupe-son, il faudrait absolument avoir un accès, un accès pour le lac Rouyn. Il faudrait aussi, quand on va faire cet accès-là, de nous faire un mur coupe-son pour s'assurer qu'on n'ait pas les bruits, tu sais, si on fait un accès et qu'on passe par-dessus, pour s'assurer que les gens du quartier n'aient pas le bruit environnant. Parce que présentement, là, je reviens avec le bruit, les journées où est-ce qu'il y a le plus de bruit, c'est on entend les... régulièrement, on entend les véhicules sur la 117. Toute cette partie-là, on les entend dans ce coin-là. C'est le seul bruit qu'on a. Puis là, présentement, on tente de nous faire accroire que le bruit qui va être ici va être moins que ce qu'on entend présentement, qui est là. C'est très utopique de penser ça. Parce que le bruit plus qu'on entend présentement, c'est sur le cimetière, c'est la Fête des Pères, Fête des Mères quand les gens viennent au cimetière. C'est là que c'est le plus achalandé.

4165

4170

4175 **LE PRÉSIDENT :**

Bien merci, Monsieur Deschênes. Monsieur Dériger, avez-vous des questions?

4180 **M. LOUIS DÉRIGER :**

Non.

**M. CLAUDE DESCHÊNES :**

4185 Avez-vous d'autres questions?

**LE PRÉSIDENT :**

4190 Non. Bien, merci beaucoup. Madame Bourque, est-ce que des gens se sont inscrits pour le droit de rectification? Non, personne? Merci.

4195 Ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique. Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés ainsi que les transcriptions dans le centre de consultation, les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE. Ces centres demeurent ouverts tout au long du mandat de la commission et même un mois après la sortie publique du rapport du BAPE.

4200 Il vous sera possible d'exercer votre droit de rectification par écrit. Vous aurez ainsi jusqu'au 23 mars 2010. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en faire part à madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la commission, car à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas l'accepter si vous dépassez ce délai. Nous vous rappelons que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises. Ainsi, par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 325 personnes alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant y être admises est de 250, on peut alors rectifier ce fait.

4210 La commission d'enquête poursuit ses travaux et le rapport sera déposé à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard le 8 juin 2010. La commission d'enquête tient à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont intéressées à nos travaux en posant des questions, en déposant un mémoire ou en participant à l'audience publique. Elle remercie également les personnes-ressources et le promoteur pour leur collaboration à ce processus public.

4215 Merci et bonne fin de soirée.

**AJOURNEMENT**

\* \* \* \* \*

4220 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office  
que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos  
recueillis au moyen d'un enregistrement numérique, et ce, au meilleur de la qualité dudit  
enregistrement, le tout selon la loi.

4225 ET J'AI SIGNÉ :

4230 \_\_\_\_\_  
YOLANDE TEASDALE, s.o.